18-6-63
Nr 25
10 F WEEKBLAD - 18e JAARGANG
IN NEDERLAND 75 Ct



KUIFJE

HET SUPER-BLAD VOOR DE JEUGD VAN 7 TOT 77 JAAR

DE EERSTE RONDE VAN FRANKRIJK

DE VOORLAATSTE IS OOK EEN KAMPIOEN

Naar onze mening moest de voorlaatste renner uit de Ronde van Frankrijk een prijs krijgen. De allerlaatste is een origineel. Hij heeft nog een kleine kans dat men zijn naam onthoudt en dat de organisators van de volgende wedstrijden hem een paar contracten aanbieden.

Maar wat gebeurt er met de voorlaatste, met die onbekende B:it of kleine renner uit de uithoek van een of andere provincie, die de Ronde eindigt met zes uur achterstand op de winnaar ? Hij heeft toch óók gezwoegd om boven op de bergkruin te komen. In iedere afdaling heeft hij ook de dood getrotseerd. Hij had honger en dorst, maar niemand bekommerde zich om hem. Hij had een lekke band en hij moest maar zorgen dat hij dat zaakje zelf en alléén opknapte...

Nochtans heeft hij de zware Ronde ten einde gereden. Niet voor het geld, want de check die hij krijgt na zijn aankomst in het Prinsenpark zal wel niet zwaar wegen. Hij deed het ook niet voor de eer. Waarom deed hij het dan wel ? Misschien eenvoudig omdat hij zich had voorgenomen de Ronde uit te rijden, omdat hij zijn vermoeidheid, zijn ontmoediging en ook zijn eenzaamheid wou overwinnen. Daar is hij toch in geslaagd en daarom is hij, net als de overwinnaar, óók een kampioen.

Kuifje



PEPER EN ZOUT



EEN APPELTJE



AMERIKAANSE geleerden hebben ontdekt, dat appelen het beste middel zijn tegen aderverkalking. De werking berust op pectine, een stof die in iedere appel aanwezig is.

AUTO-OP-DE-MAAN

ER zijn nog wel geen mensen op de maan geland, maar voor het geval dat dit zou gebeuren, is er al een «.maan-mobiel» gereed. In de Ver. Staten heeft men al een zeswielig toestel ontworpen voor twee passagiers. Als drijfkracht zijn vloeibare zuurstof en waterstof voorzien. De maan-mobiel zou best geschikt zijn om over het stoffige maanoppervlak te rijden en zou makkelijk de hellingen kunnen bestijgen waar het maanoppervlak zo rijk aan is.

A. Babbelkous

CHLORO EN ZIJN VRIENDEN IN

CHLORO LEIDT DE AANVAL!

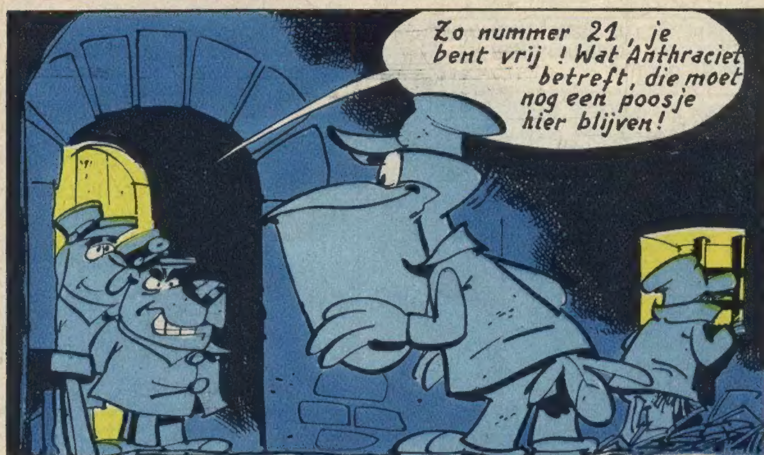
Koning Kramiek V hoort door de radio, dat korporaal Snorrebaard drie van zijn vliegtuigen neergehaald heeft. En ondertussen bij de directeur van de gevangenis...

TEKST EN TEK. VAN R. Macherot





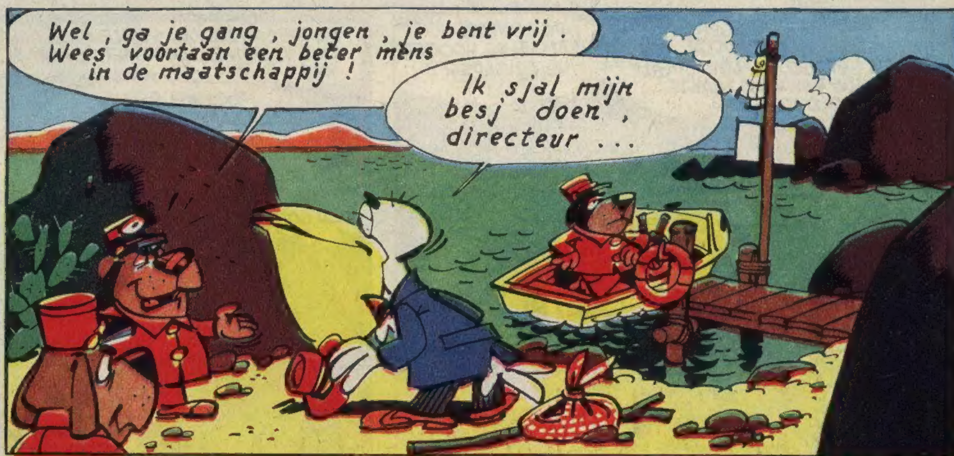
















(vervolg blz. 9)



L.L.L. in DE UIL RO











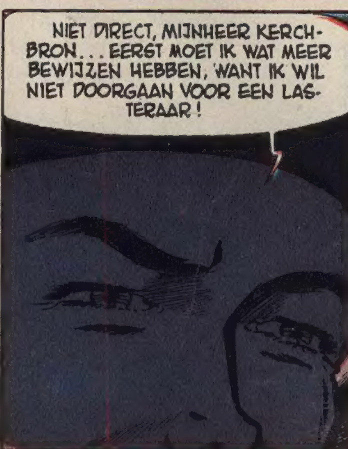














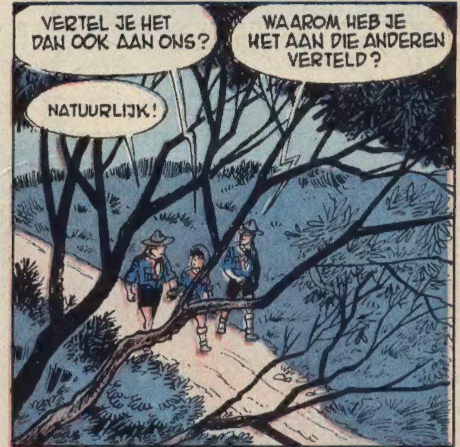
EPT 3 MAAL

TEK.: MITTEÏ * TEKST: M. VASSEUR

Er is een aanslag gepleegd op het leven van de Carnac. Leendert is naar het politiebureau gegaan...



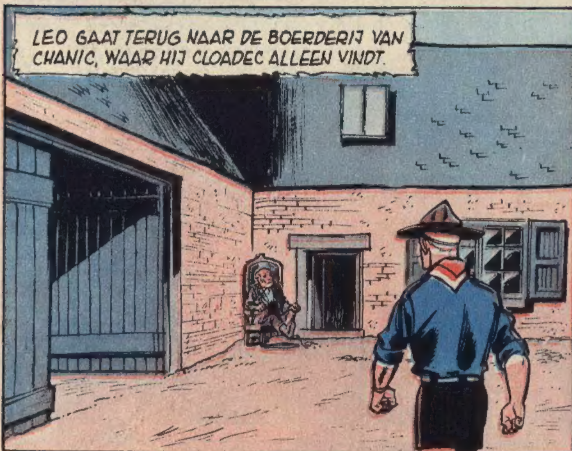








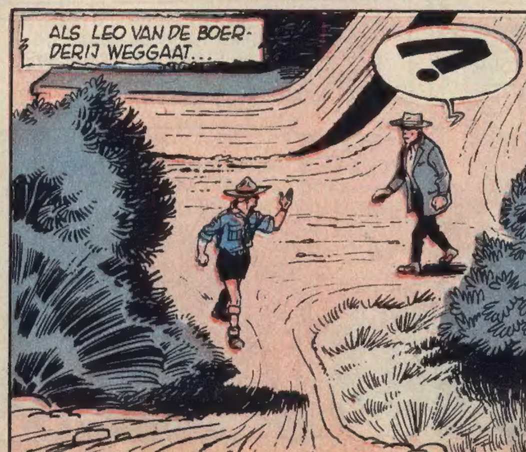














WORDT VOORTGEZET

DE NIEUWE AVONTUREN VAN Kees Klaas



Kees en Klaas zijn naar bed gegaan. Klaas is erg opgewonden en heeft



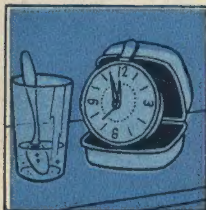


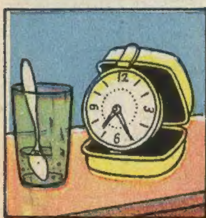








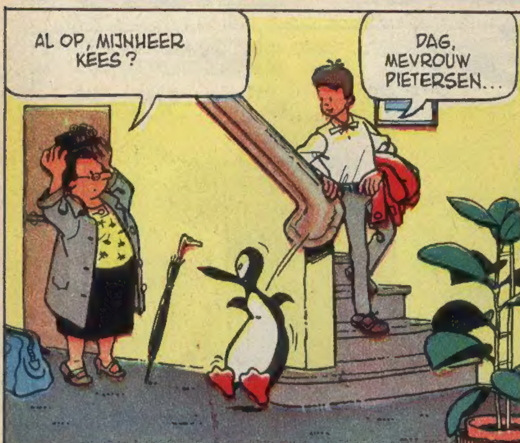
















 en ALFRED 

door GREG.
Creatie ALAIN SAINT OGAN

st van nachtmerries. Kees wordt met een schok wakker als hij om hulp hoort roepen.





















WORDT VOORTGEZET

WEER EENS WAT ANDERS !

Geen ramen voor de New York Telephone Cy

PRZEWALSKI-PAARDEN IN PLANCKENDAEL

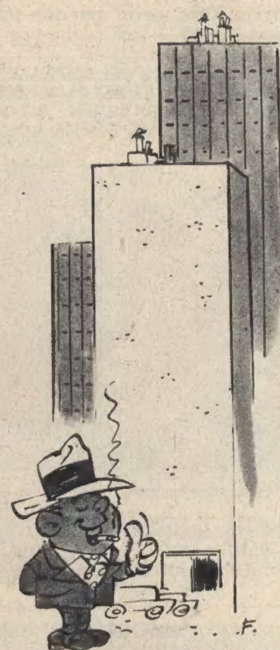


100 km boven de aarde stormt het !

De laatste tijd zijn er met raketten nogal wat waarnemingen gedaan in de bovenste lagen van de atmosfeer rond de aarde. Zo heeft men kunnen vaststellen, dat er op een hoogte van 90 à 100 km boven de aarde een 5 kilometer dikke luchtlaag is, waar het altijd vreselijk stormt. De storm raast daar met een snelheid van ongeveer 400 km per uur rond, kan plotseling van richting veranderen en precies in tegenovergestelde richting gaan. Boven deze stormlaag is een zone waar het absoluut windstil is, maar daarboven komt een nieuwe laag, waar windstoten met een snelheid van 320 km per uur voortrazen.



HET Przewalski-paard is het enige nog levende oerpaard. Het werd in 1879 herontdekt door de Russische generaal Przewalskij. Of ze nog in het wild voorkomen, is niet met zekerheid bekend. In verschillende dierentuinen zijn nog een paar exemplaren, in het geheel slechts een paar dozijn. In Planckendael bij Mechelen fokt men ermee en hier zie je het Przewalski-paard Koedie en de Fjordpony's Norga en Nike.



IN de 21-verdiepingen hoge wolkenkrabber van de New York Telephone Company, zijn geen ramen aangebracht. Iedereen is er heel tevreden over, want er komt geen stof meer op de kostbare instrumenten en air-conditioning is veel makkelijker. De employés worden door middel van luidsprekers iedere tien minuten op de hoogte gehouden van de weersomstandigheden buiten.





VOLGENDE WEEK, ZAL RAYMOND REDING JE IN DE EUROPESE VOETBALWERELD INTRODUCEREN ! BOVENDIEN ZAL JE DAN OOK KUNNEN GENIETEN VAN DE FANTASTISCHE AVONTUREN VAN ZIJN NIEUWE HELD : **MIDVOOR VINCENT LARCHER**

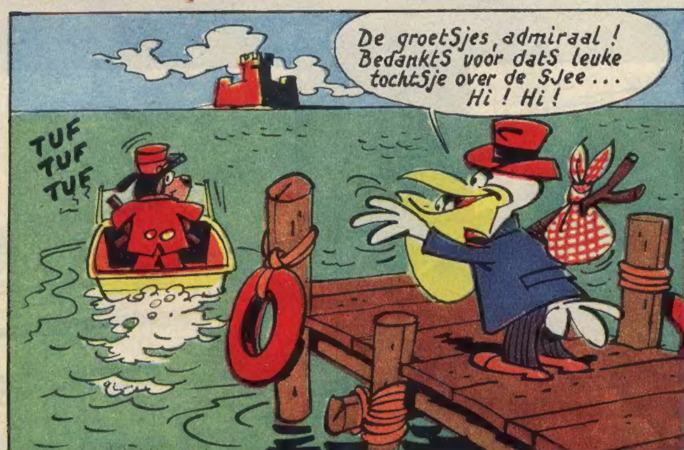
NOG EEN WEEK EN DAN VERSCHIJNEN DE NIEUWE SPANNENDE AVONTUREN VAN ZILVEREN VLAM GETEKEND DOOR PAUL CUVELIER : **HET STRALENDE SCHILD**

CHLORO EN ZIJN VRIENDEN IN

CHLORO LEIDT DE AANVAL!

TEKST EN TEK. VAN R. Macherot

(Vervolg van blz 3)

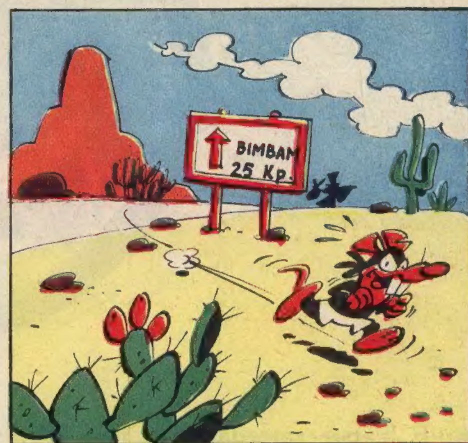








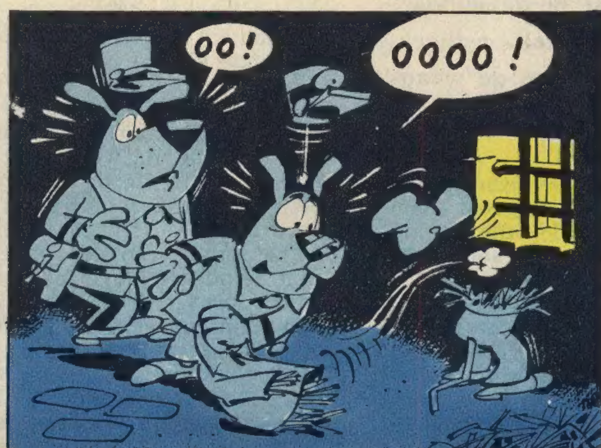








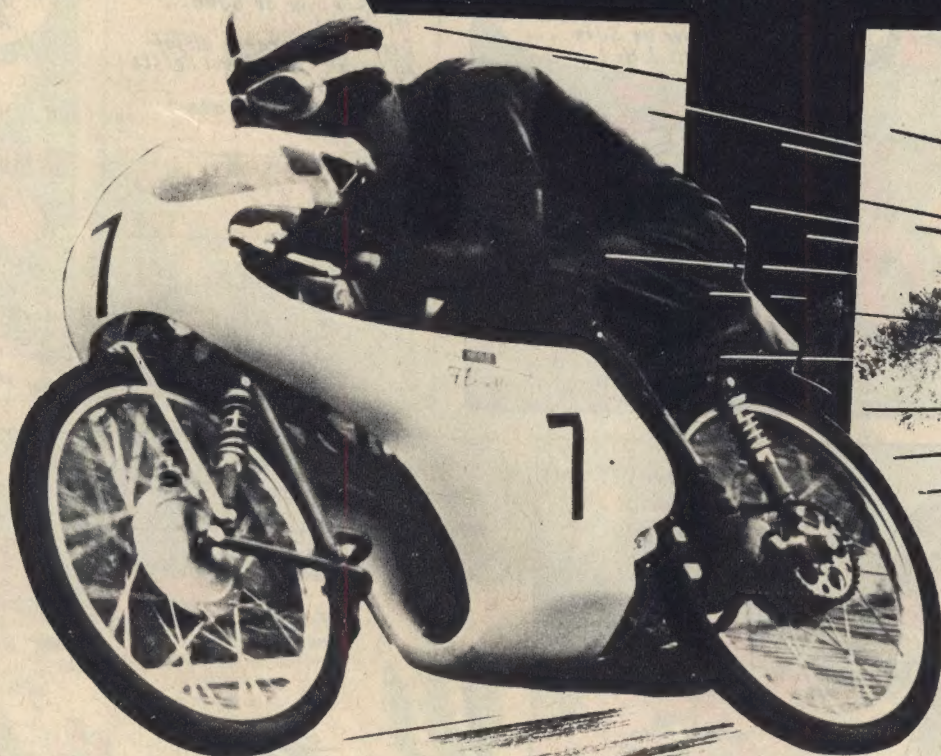






WORDT VOORTGEZET

ASSEN IN VUUR EN VLAM VOOR DE TT



DE laatste zaterdag van juni heeft een magische klank in de Nederlandse motorsportwereld. De tienduizenden liefhebbers van duivelse snelheden, bereikt met gestroomlijnde machines, waarvan het geronk als hemelse muziek in de oren klinkt, zien trillend van spanning en ongeduld die dag tegemoet als de dag van de TT, de Nederlandse Grand Prix, meetellend voor het wereldkampioenschap der motorrenners. Assen, de hoofdstad van Drente, is al jarenlang het « paradijs » der vermetele rijders. Op een schitterend beveiligd circuit vertoeven die ene zaterdag van het jaar meer dan honderdduizend toeschouwers zolang de in zwart lederen pakken gestoken « helden » hun ronden draaien. Dat begint 's morgens vroeg met het gevecht der 350 c.c.'s, om pas laat in de middag, als enorme stofwolken van het gegeselde asfalt opstijgen, te eindigen met de sensationele capriolen van de waaghalzen in de zijspannen.

WAT een dag, wat een spektakels en wat een organisatie daar op het anders zo eenzame « slagveld » van Assen ! Maanden voordat uit het hele land de kijkers toestromen, worden de plannen beraamd, die een vlot en veilig verloop van het sportieve festijn moeten waarborgen. De politie uit de hele provincie wordt opgetrommeld om op grootscheepse wijze de enorme verkeersstroom op te vangen, die al op de dag vóór de race het Drentse land overspoelt. Er mogen geen ongelukken gebeuren, beslist de korpschef altijd. Als wij geen fouten maken, is de kans het kleinst, dat over het feest van de TT een schaduw zal vallen. Merkwaardigerwijs mag de politiechef zo zelfverzekerd spreken. Want hoe druk de wegen ook zijn, hoe hoog de snelheden van het legioen motorrijders, amateurs, die na afloop van de races wel eens even willen laten zien, dat zij niet voor de poes zijn, ook oplopen, er worden weinig brokken gemaakt. Dat is te danken aan het legertje politiemannen, militairen, Rode Kruispersoneel en al die anderen, voor wie de TT zo'n groot evenement is, dat zij zich er graag volledig voor willen inspannen.

Vóór de race, de rage !

Wij zeiden het al, de dag vóór de race begint de rage. Niet omdat men bang is geen plaats meer te krijgen, maar omdat in Assen de avond tevoren de sfeer van het motorgeweld kan worden opgesnoven en er weinig minder dan een carnaval-stemming heerst. De kansen worden besproken, legendarische grootmeesters uit vroegere races krijgen glans en glorie in de meest onwaarschijnlijke verhalen en zelfs de jongere generatie heeft een kans de krachttoeren van een pas verdwenen toprenner te beschrijven. Nog maar enkele jaren geleden namelijk is John Surtees, de ijskoude Brit, teruggetreden uit de arena der motorrijders, waarvan hij de ongekroonde koning was. John verpletterde in het laatste jaar van zijn carrière met zijn grommende MV, de zwaarste onder de motoren, de records in de 500 cc-klasse, greep nog een wereldtitel mee en hoorde toen van zijn moeder, dat het voor hem tijd werd naar de rijen der auto-coureurs over te gaan. John, die de adviezen van ma Surtees altijd strikt heeft opgevolgd, zelfs tijdens de races, kwam onder de hoede van Stirling Moss en boekt nu al weer mooie successen achter het stuur van een supersnelle wagen. Over deze man praat de oudere jeugd in Assen op de avond, die aan de grote strijd voorafgaat. En als dan de ongeëvenaarde klasse van stille John genoeg is uitgerafeld, vallen de namen van andere corypheeën, een Hailwood, Redman, McIntyre, Taveri, Degner of de zijspankoning Camathias. Voor nationale trots was zelden of nooit plaats. Ja, eenmaal sinds de oorlog behaalde Renooy de eerste plaats in Assen, maar hij raakte te snel weer op de achtergrond om mee te blijven pronken.



Nederland heeft een ster

Vergissen wij ons niet, dan heeft Nederland nu eindelijk toch een ster in zijn midden, die waard is om aan het begin van het nieuwe motorseizoen serieus te worden genoemd. Zijn naam is Jan Huberts. Het vorig jaar heeft hij de deskundigen in Engeland, Frankrijk en Japan, waar de beroemde Honda-fabriek in de lichte klassen nog steeds de toon aangeeft, verbijsterd door de Grand Prix van Clermond Ferrand te winnen vóór de favoriet, Taveri, en vóór internationaal hoog aangeschreven klasse-rijders als Takahashi en Robb. Engelse kranten schreven vol bewondering over de « Vliegende Hollander » Jan Huberts en voorspelden, dat hij over een paar jaar de wereldtitel bij de 50 cc's zou gaan veroveren. Deze jonge Nederlander nu heeft op zijn Duitse machine, een Kreidler, nog meer stoute kunststukjes uitgehaald, o.a. een derde plaats op het beruchte circuit van Monza en... een tweede in Assen, bij de TT van het vorig jaar.

Het was voor de eerste maal sinds acht jaar, dat een Nederlander, een Hagenaar, Assen in vuur en vlam zette. Pas geaccepteerde door de renstal van de Kreidler-fabrieken leverde hij onmiddellijk het bewijs, dat een renner pas tot zijn recht komt op een perfecte, gewillige en razend-snelle machine. Wie niet over de P.K.'s kan beschikken, is zelden in staat tot de hoogste kringen door te dringen. En waar er in Nederland geen fabrieken zijn, die voor auto- of motoravonturen warm lopen, zijn onze naar de circuits verlangende mannen aangewezen op de gunsten van een buitenlandse fabriek...

Nu rijst de vraag of Jan Huberts bij de komende TT als winnaar over de streep zal gaan ? Dat zou een enorme verrassing zijn, want de concurrentie bij de 50 cc's is verschrikkelijk. Neem alleen maar de naar het Westen gevluchte Oostduitser Ernst Degner, die op een zilvergrijze Suzuki het vorig jaar het hele veld regeerde. Maar ook Degner kan zijn grijze raspaardje met de twaalf versnellingen over z'n toeren jagen, pech krijgen en de ruimte geven aan de vechters van het tweede plan. Tot hen behoort Jan Huberts. Hij zal zich mengen in de verbitterde slag, om misschien weer « in de clinch » te raken met de Duitser Anscheidt, welk duel de massa in de bermen, op de talluds en hoog op de tribunes in vervoering zal brengen. Jan Huberts, die geen ploeterende privérijder meer behoeft te zijn, is dankbaar, dat een fabrieksploeg hem kansen geeft. Hij wil dit vertrouwen waard zijn, want, zegt hij : « Zouden er in Nederland niet heel wat jonge kerels zijn, die voortreffelijk rijden, beter dan ik, zonder dat zij vooruit kunnen komen. Ik heb het geluk mee en het zou een schande zijn, als ik nu niet doorging, keihard en voor de volle honderd procent. »

De held van Assen

Jan Huberts is bij voorbaat de held van de komende Assen TT. Hij doet als K A N S H E B B E R mee aan het stoere spel op twee banden en met een ronkende motor in de hoofdrol. Hij neemt de risico's van het grote avontuur, omdat een speler, die in dit vak geen gok durft te nemen, in de achterhoede eindigt. Wat niet wegneemt, dat hij zo voorzichtig mogelijk rijdt en de woorden van John Surtees en Gary Hocking altijd onthoudt : Alleen een zwakke rijder lokt het noodlot uit.

BEN DE GRAAF

Rik 1 EEN FENOMEEN...

TEKST : Y. DUVAL
TEKENINGEN: L. COLSOULLE

Peugeot

OP 7 OKTOBER 1960 IN HET SPORTPALEIS VAN BRUSSEL...

DE PLOEG VAN STEENBERGEN-SEVERIJNS HEEFT DE OVERWINNING BEHAALD IN DE "COURSE A L'AMÉRICAINE" OM HET BELGISCHE KAMPIOENSCHAP!

ZO, RIK, BLIJ MET DE DRIEKLEURIGE TRUI?

Solo

ZEER ZEKER! MEER NOG, OMDAT DIT NU AL DE TIENDE IS...

BUITEN DE DRIE REGENBOOGTRUIEN VAN DE WERELDKAMPIOENSCHAPPEN!

DEZE SCHITTERENDE LOOPBAAN IS BEGONNEN IN 1939. EIGENLIJK HEEL ONVERWACHT...

FRANS, HET IS HOOG TIJD!

SCHIET OP! TREK JE TRUI AAN ALS JE NOG OP TIJD WILT ZIJN.

?

IK GA MAAR NIET MOEDER. IK HEB EEN ONTZETTENDE HOOFDPIJN.

Z'N TRUI... Z'N VERGUNNING... Z'N INSCHRIJVING... ZONDE EIGENLIJK!

EN EEN UUR LATER

...STE WEDSTRIJD VOOR BEGINNELINGEN

VAN STEENBERGEN, FRANS

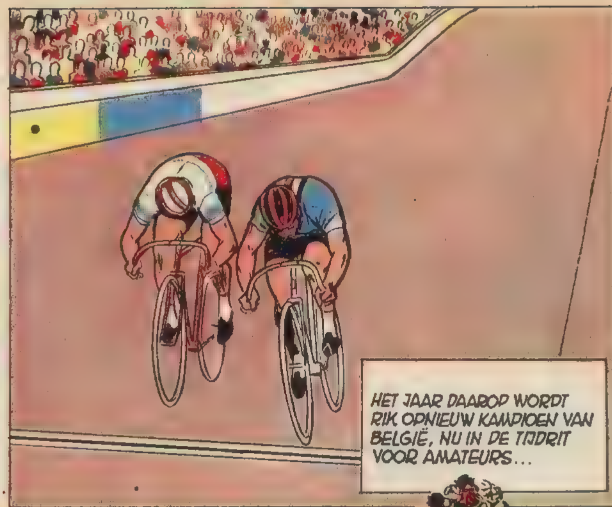
JA, MIJNHEER!

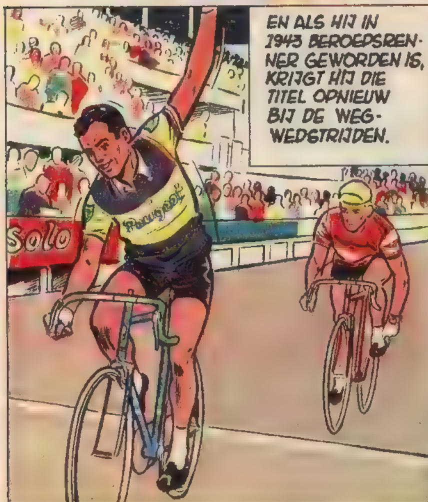
3

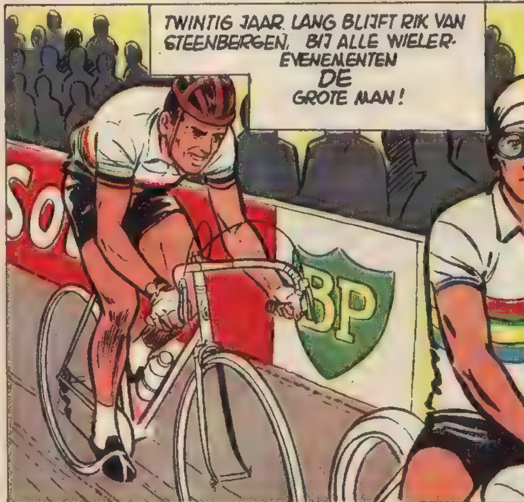
OP 14-JARIGE LEEFTIJD MAAKTE RIK DUS IN DE PLAATS VAN ZIJN BROER FRANS, KENNIS MET DE SPANNING VAN EEN WIELERWEDSTRIJD

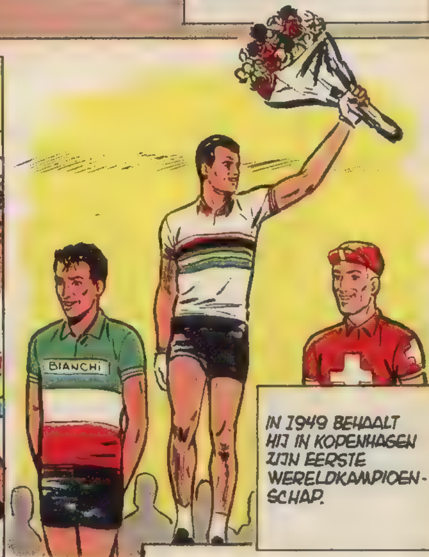

IN 1941, IS RIK OP 16-JARIGE LEEFTIJD, KAMPIOEN VAN BELGIË BIJ BEGINNE-LINGEN.

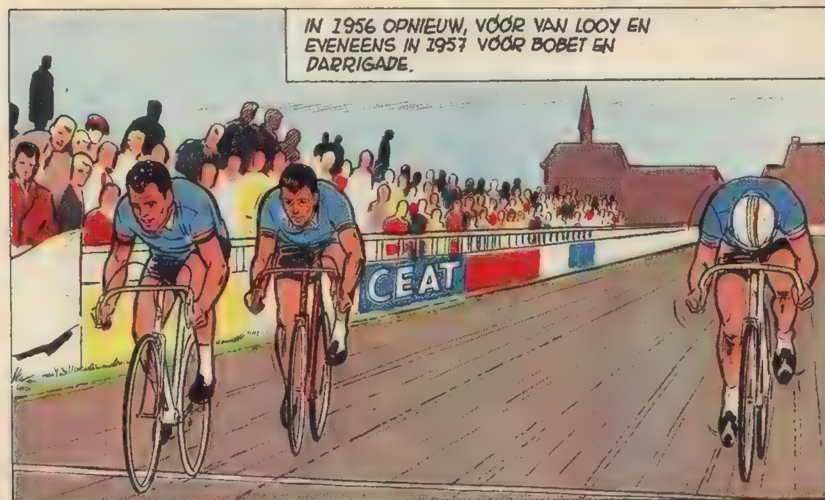

MOET JE EENS ZIEN WAT EEN SPIEREN DIE KNAAP HEEFT!
DIE BRENGT HET BE-SLIST NOG VER!


HET JAAR DAAROP WORDT RIK OPNIEUW KAMPIOEN VAN BELGIË, NU IN DE TIJDRIT VOOR AMATEURS...


EN ALS HIJ IN 1943 BEROEPSREN-NER GEWORDEN IS, KRIJGT HIJ DIE TITEL OPNIEUW BIJ DE WEG-WEDSTRIJDEN.
Peugeot
Solo


TWINTIG JAAR LANG BLIJFT RIK VAN STEENBERGEN, BIJ ALLE WIELER-EVENEMENTEN DE GROTE MAN!
BP


BIANCHI
IN 1949 BEHAALT HIJ IN KOPENHAGEN ZIJN EERSTE WERELDKAMPIOEN-SCHAP.


IN 1956 OPNIEUW, VÓÓR VAN LOOY EN EVENEENS IN 1957 VÓÓR BOBET EN DARRIGADE.
CEAT


DEZE MEEST GEVRAAGDE EN MEEST BEGEERDE WIELREN-NER HEEFT ALTIJD GEWEIGERD VAKANTIE TE NEMEN EN IS NOG NOOIT TE LAAT GEKOMEN ALS HIJ EEN AFSPRAAK HAD!
SWISSAIR


ALS U ER MAAR VOOR ZORGT, DAT IK MIJN VLIEGTUIG NIET MIS! VANAVOND MOET IK AAN DE ZESDAAGSE BE-GINNEN IN GENT.


DAMES EN HEREN, WE KUN-NEN NU NIET LANDEN, WANT DE MIST BELEMMERT HET ZICHT.
MAAR BOVEN HET VLIEGVELD MELSBROEK BIJ BRUSSEL...

WE ZULLEN DOORVLIEGEN NAAR LUXEMBURG.

EN DIRECT NA DE LANDING...

NEE, IK KAN NIET EERST NAAR HUIS KOMEN.

IK BEGRIJP HET. IK ZAL ALLES VOOR JE INPAKKEN EN JE OPWACHTEN VOOR DE WIELERBAAN.

EN DAN BEGINT IN EEN TAXI EEN WILDE RIT DOOR DE NACHT.

U KRIJGT 5000 F FOOI, ALS IK OP TIJD KOM!

IK ZAL WEL ZORGEN, DAT U ER KOMT, MIJNHEER RIK!

IK ZAL HET JE STRAKS WEL UITLEGGEN!

?

EN ZONDER EVEN UIT TE RUSTEN BEGON RIK DE WEDSTRIJD!

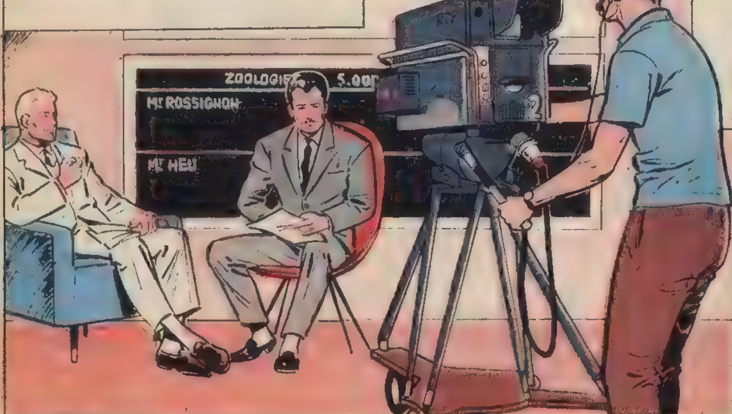
IN SEPTEMBER 1960, OP HET LANDHUIS VAN DE BEROEMDE RENNER IN ZOERSEL, NIET VER VAN ANTWERPEN.

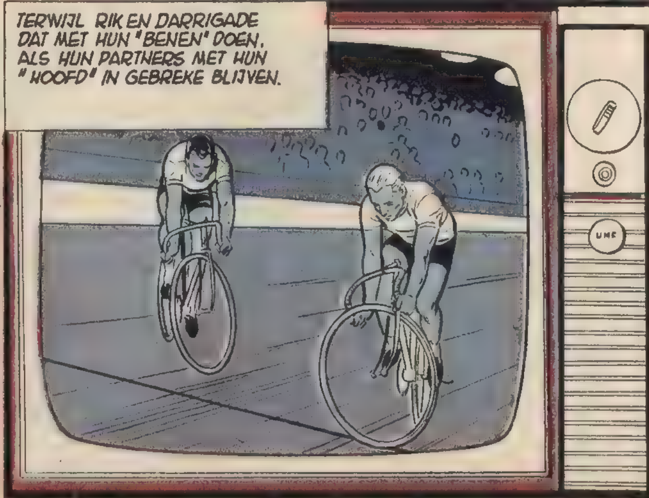
?

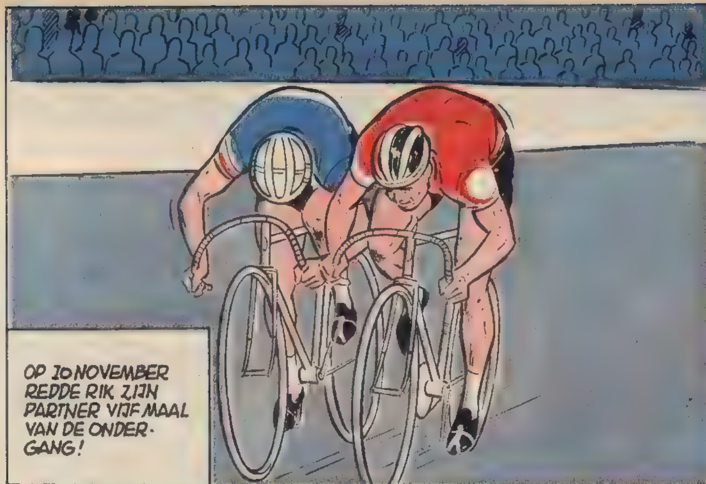
F3360

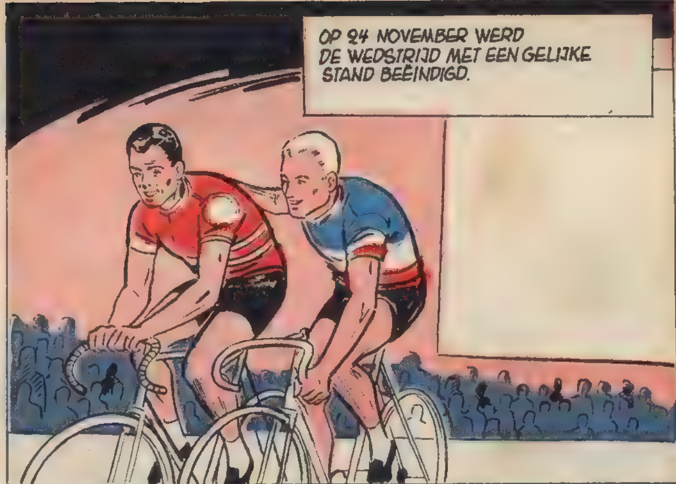
DUS DE FRANSE TELEVISIE WIL, DAT IK TEGEN DARRIGADE GA RIJDEN? MAAR VERGEET U NIET, DAT IK DAN AAN EEN ZESDAAGSE BEZIG BEN?

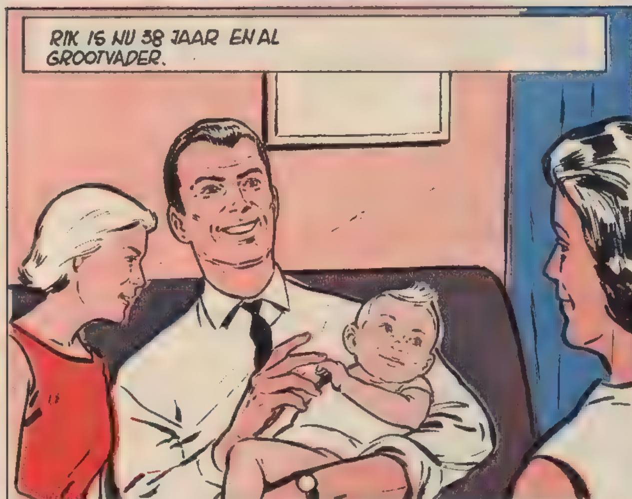
WIJ HEBBEN AL GESPROKEN MET DE ORGANISATOREN VAN DE ZESDAAGSE EN DAT IS IN ORDE! WIJ WILDEN U VRAGEN MEE TE DOEN AAN ONZE TELE-MATCH, EEN REEKS UITZENDINGEN GETITELD "LA TÊTE ET LES JAMBES".

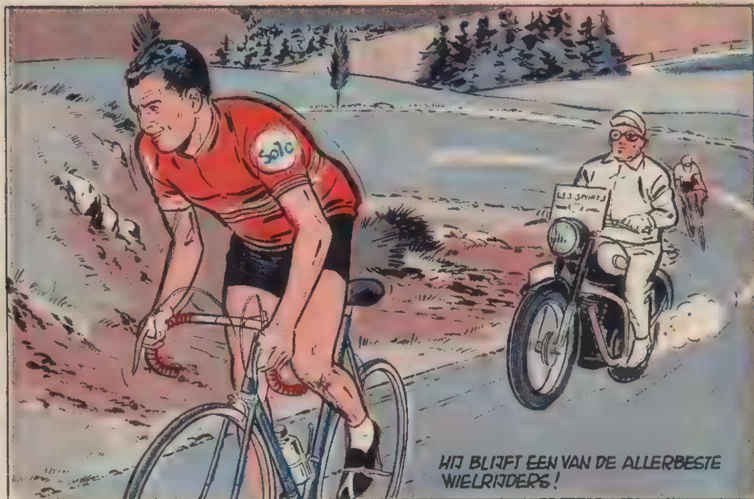


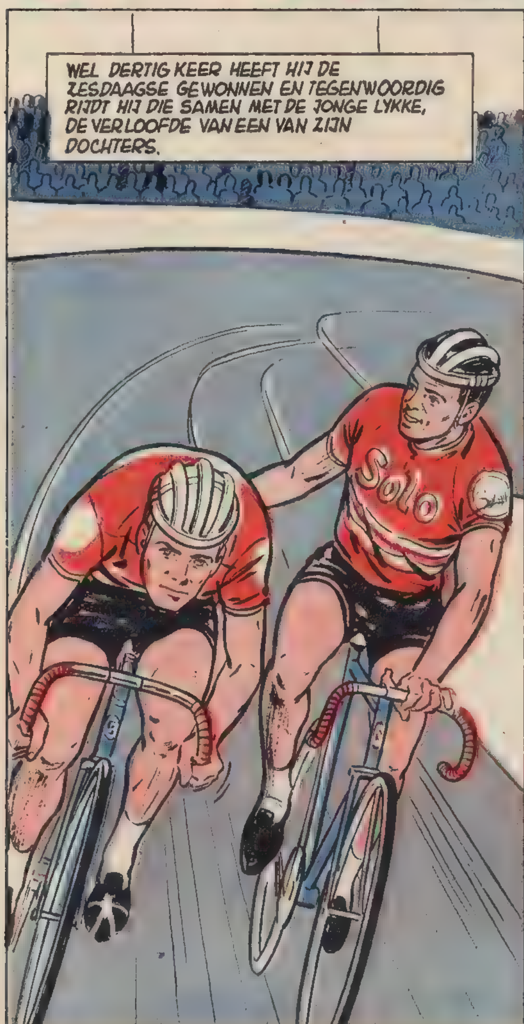


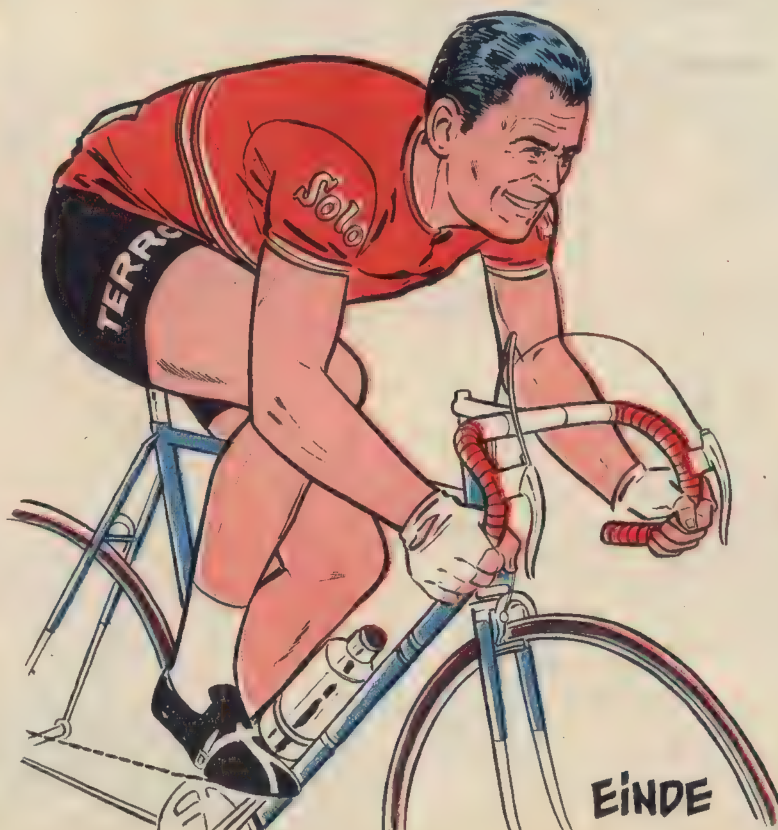

OP 10 NOVEMBER REDDE RIK ZIJN PARTNER VIJF MAAL VAN DE ONDER-GANG!


OP 24 NOVEMBER WERD DE WEDSTRIJD MET EEN GELIJKE STAND BEËINDIGD.


RIK IS NU 38 JAAR EN AL GROOTVADER.

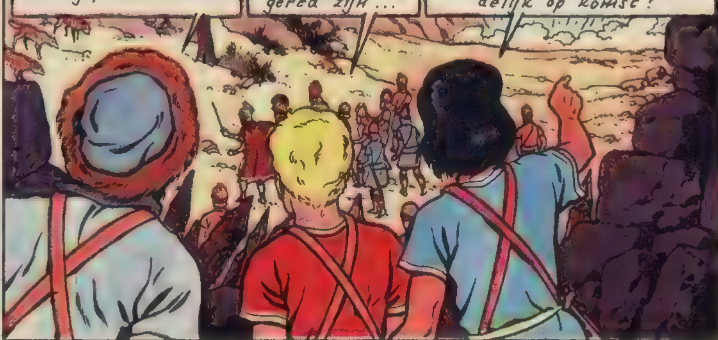

Solo
HIJ BLIJFT EEN VAN DE ALLERBESTE WIELRIJDERS!

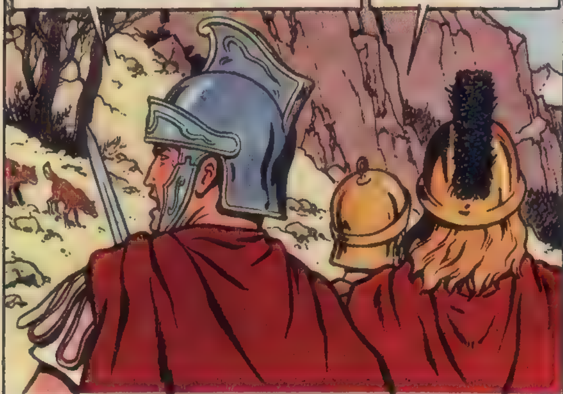

WEL DERTIG KEER HEEFT HIJ DE ZESDAAGSE GEWONNEN EN TEGENWOORDIG RIJDT HIJ DIE SAMEN MET DE JONGE LYKKE, DE VERLOOFDE VAN EEN VAN ZIJN DOCHTERS.
Solo

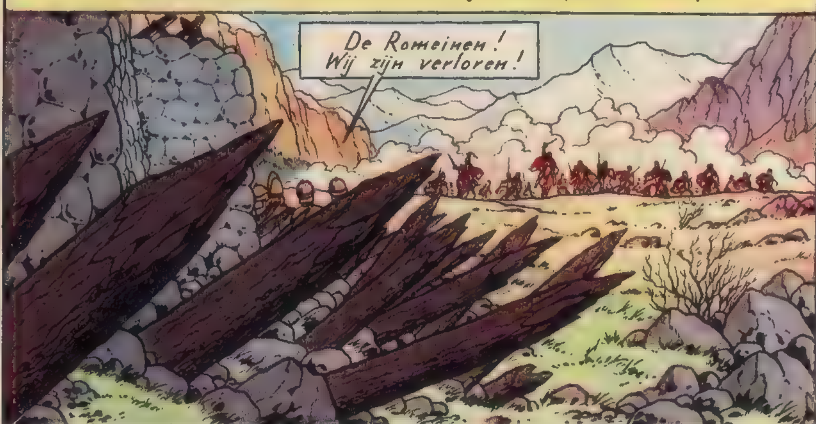

RIK I, DIE WAARLIJK EEN FENOMEEN IS, HEEFT NU AL 1 MILJOEN 200.000 KM OP DE FIETS AFGELEGD, DAT WIL ZEGGEN, DAT HIJ 30 MAAL DE WERELD ROND GEREDEN IS, TER HOOGTE VAN DE EVENAAR.
Solo
TERRO
EINDE

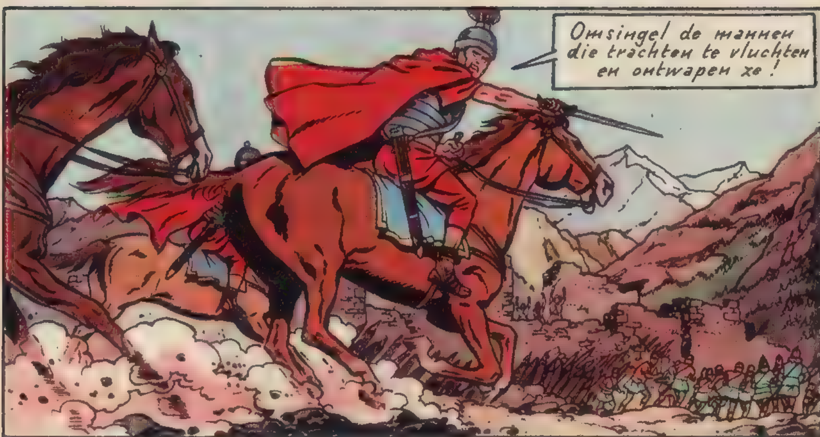
ALEX en DE VERLOREN



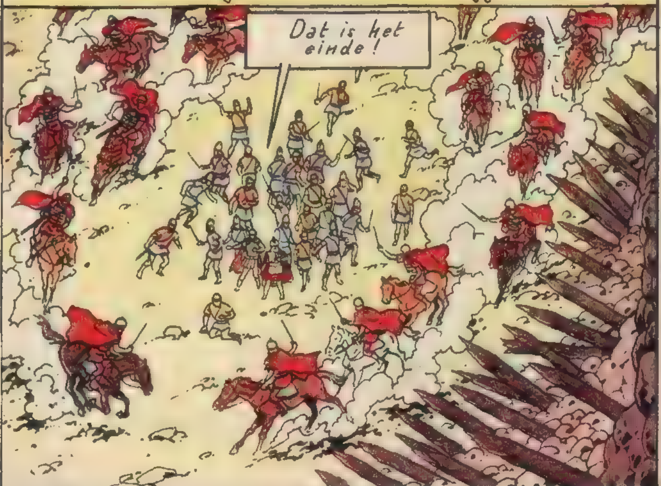














LEGIOENEN

DOOR JACQUES MARTIN

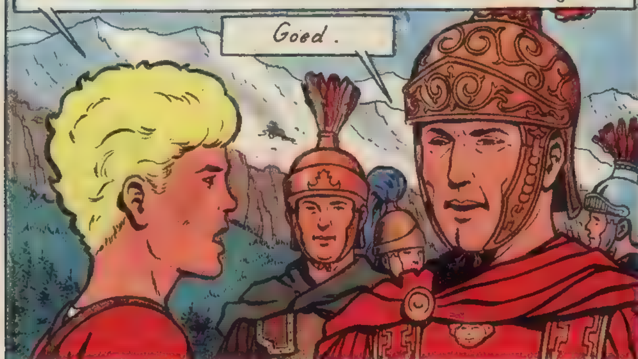


Garofula valt opnieuw het dorp aan, dat door Alex en zijn twee vrienden verdedigd wordt.



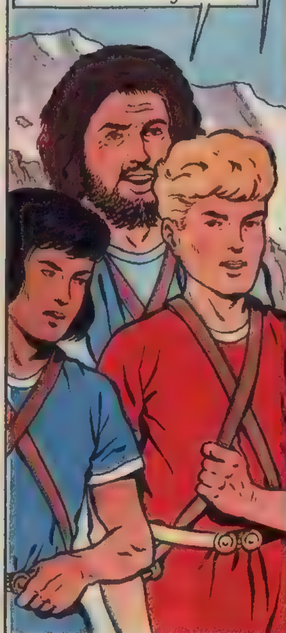
















ROCK DERBY



in DE ONZIC

Als onze vrienden uitleg vragen, vertelt de man van de















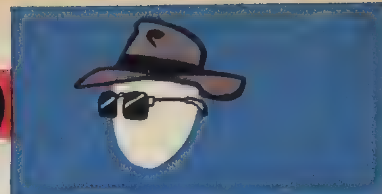








HTBARE VIJAND



snackbar wat de sheriff met de «onzichtbare man» is overkomen.

ROCK! D... DAAR!

BURT'S RADIO

Vic Brown

HAR GR

HA! HA! HA!

GRAPJAS OF NIET, IK MOET ER HET MIJNE VAN HEBBEN!

?

VOORUIT! HIJ MAG NIET WEGKOMEN DEZE KEER!

WAT HEEFT DAT NU VOOR NUT? ALS HIJ ZIET, DAT WE HEM INHALEN, PFFF, DOET-IE DIE ROMMEL VAN ZIJN HOOFD EN NIEMAND WEET WIE HET GEWEEST IS!

EERST LACHT HIJ IEDEREEN UIT EN DAN PAKT HIJ ZIJN BIEZEN?... IN IEDER GEVAL, LOPEN KAN-IE!

HA! HA! HA!

OF DIE VENT IS GEK... OF HIJ DOET DIT EXPRES!... WAT IS HET NU?

HIJ GAAT NAAR DE SCHUUR VAN OLD WILLIAM! NU HEBBEN WE HEM!

WORDT VOORTGEZET



Verhaal door
Y. DUVAL
Illustratie :
W. VANCE

zijn laatste overwinning

Papa, vertel me nog eens hoe je vorige zondag die wedstrijd hebt gewonnen!

— Maar jongen toch! Er valt niets meer over te vertellen. Ik ben heel rustig in het groot peloton gebleven tot in Turny, op ongeveer vijftig kilometer van de aankomst. Toen rukten Maas, de Duitser Schmidt en twee Italianen zich los van de groep. Ik had hun plannetje natuurlijk wel door en ik volgde hen onmiddellijk. Ik wist immers dat zij me sedert lang in de gaten hielden...

— Dat is toch normaal! Zij weten dat je de sterkste bent!

— Ik volgde in het wiel van Schmidt. Het tempo werd nog opgevoerd. Wij reden keihard. Wij waren met z'n vijven. De vier anderen bundelden hun krachten om me los te gooien, maar daarin slaagden ze niet.

— Je bent geweldig, paps!

— En op tweehonderd meter van de aankomst, zette ik de spurt in en ik kon ze alle vier overwinnen!

— Je bent een groot kampioen. Ik ben heel erg trots op je!

— Laten we de zaak nou maar niet overdrijven, jongen... Het is trouwens tijd om naar bed te gaan. Je weet toch wel wat de dokter gezegd heeft. Indien je wil genezen moet je rusten, veel rusten. Morgenochtend, vóór mijn vertrek, kom ik nog even naar je kijken.

— Jammer dat je weggaat voor een maand, paps. Het is zo lang... Maar ik troost me met de gedachte dat je weggaat om nieuwe overwinningen te behalen!

Pietertje sloeg zijn armen om vaders hals en deze laatste kuste zijn zoon teder en stopte hem lekker onder de warme dekens.

— 't Is afschuwelijk een kind zo te beliegen! dacht de man toen hij op de tippen van zijn tenen de kamer uitliep. Maar ik moet het doen. Het is omdat Pietertje in mij gelooft, dat hij de moed heeft om te leven en te vechten.

Sedert maanden vertelde Rob Bruin aan zijn zoontje dat hij al de wielerwedstrijden waaraan hij deelnam glansrijk won, maar in werkelijkheid was het reeds meer dan een jaar geleden dat hij nog een overwinning had behaald. Hij was te oud geworden en bezat de kracht niet meer om de jongere en sterkere renners te verslaan. Hij die eens de held van alle klassieke wegwedstrijden was geweest, was nog slechts een bescheiden figurant. Men beschouwde hem als een ex-kampioen en men gaf hem uit medelijden nog enkele contracten die slecht werden betaald. Sommige managers klopten hem af en toe bemoedigend op de schouder, zij wisten wat die man had doorgemaakt. Zijn vrouw was gestorven en enkele maanden nadien werd zijn enig zoontje getroffen door de kinderverlamming. Het mocht een wonder heten dat Pietertje in het leven was gebleven. Hij was acht jaar oud en lag tenger en bleek in zijn bedje, volledig verlamd aan beide benen. Voor dat zieke kind was Rob Bruin de grote onoverwinnelijke held gebleven en Rob had nooit de moed gehad zijn zoon de waarheid te vertellen.

* * *

Een tiental dagen geleden had men het startschot gegeven voor de Ronde van Frankrijk. Rob Bruin was mee vertrokken. Hij wist dat hij nooit in de eerste gelederen zou schitteren en moest al hard zijn best doen om de rit te kunnen afleggen binnen de bepaalde tijd. Hij droeg de rode lantaarn toen de reuzen van de weg de bergen moesten overwinnen. De rit van de Galibier zou beslist een grote bres slaan in de lange sliert renners. Het stond haast vast, dat Bruin nooit op de kruin zou komen en zou moeten opgeven...

Toen hij in het « Hôtel du Commerce » uitrustte na een harde rit, ontving hij een telegram. Zijn handen beefden toen hij het openscheurde, want hij vreesde reeds dat er iets gebeurd was met Pietertje, die de vakantiemaand doorbracht bij zijn oom. Maar goddank, dat was het helemaal niet! Het telegram meldde dat Pietertje zijn vader zou komen toejuichen boven op de Galibier. Oom had beloofd de jongen er met de auto heen te rijden.

Bruin boog het hoofd en verfrommelde het blauwe papiertje. Wat een ramp! Zijn zoon zou dus met eigen ogen zien dat hij geen groot renner meer was en dat hij als laatste op de top zou komen, indien hij zo ver kwam...

Kom mee naar pagina 24

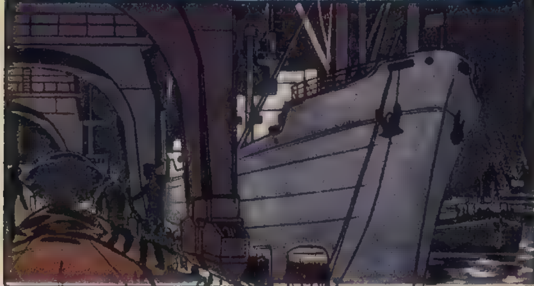
de terugkeer van

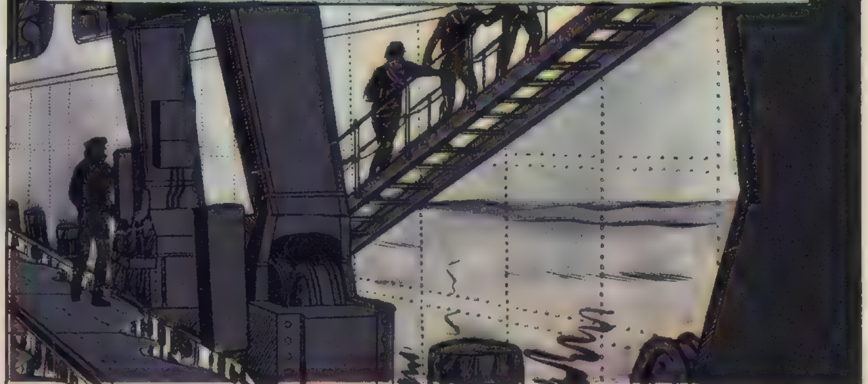
Michel is teruggegaan naar «De Blauwe

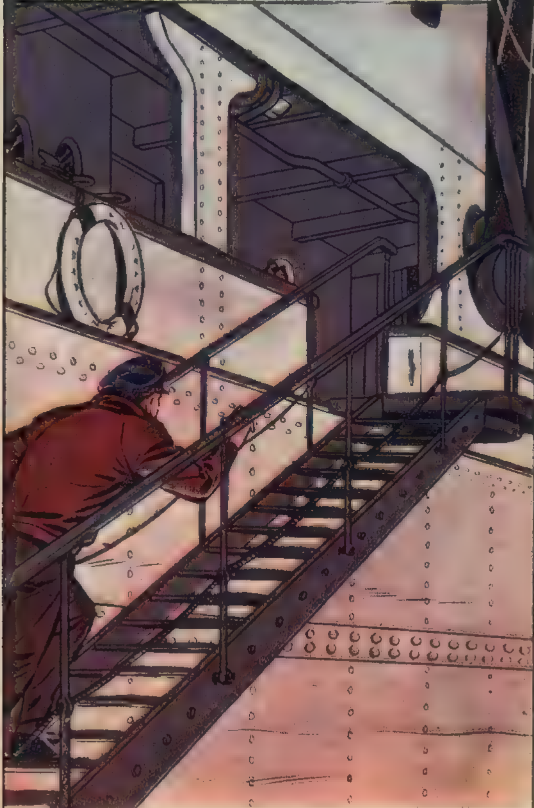


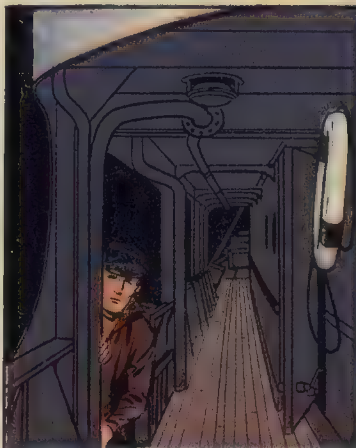


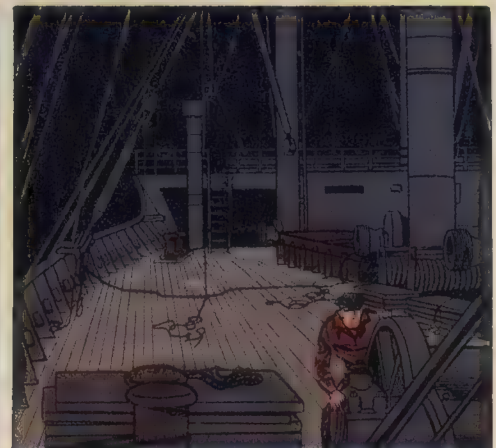




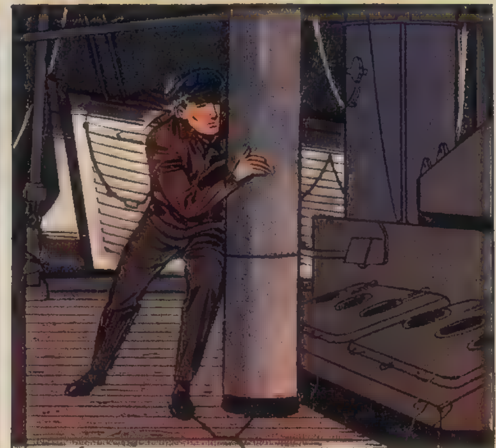




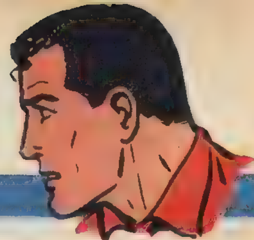






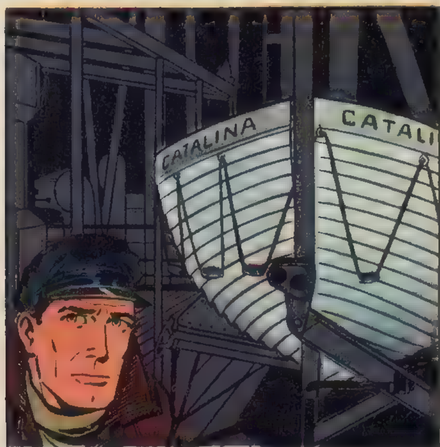


STEVE WARSON

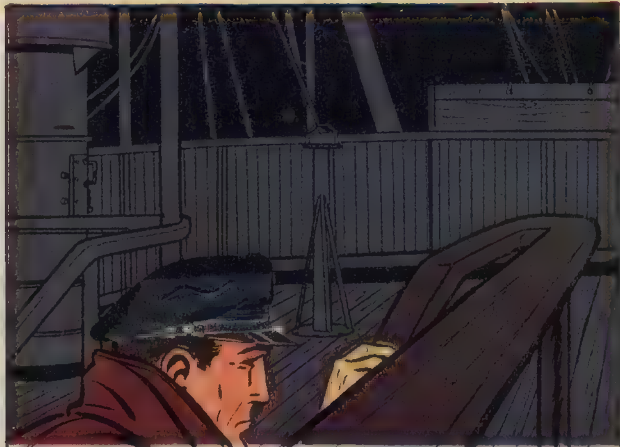


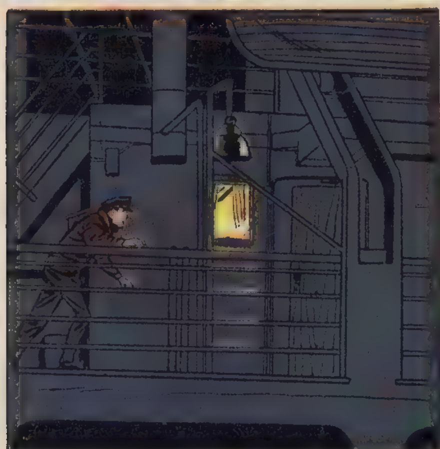
EEN NIEUW AVONTUUR VAN MICHEL VAILLANT DOOR Jean Graton

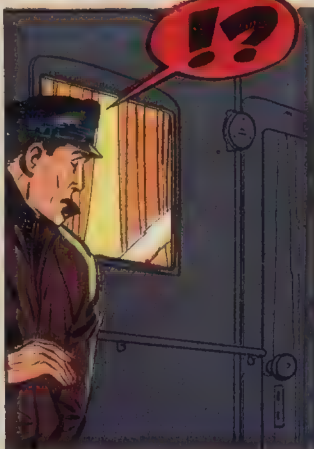
Kaaiman» in de hoop een paar bemanningsleden van de «Catalina» te ontmoeten.

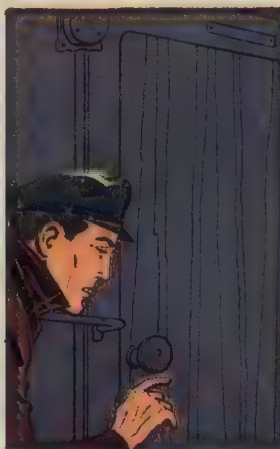






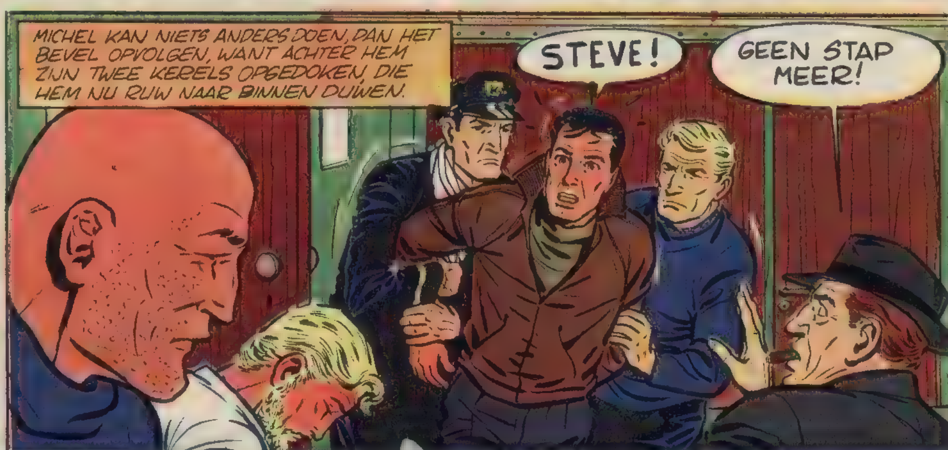










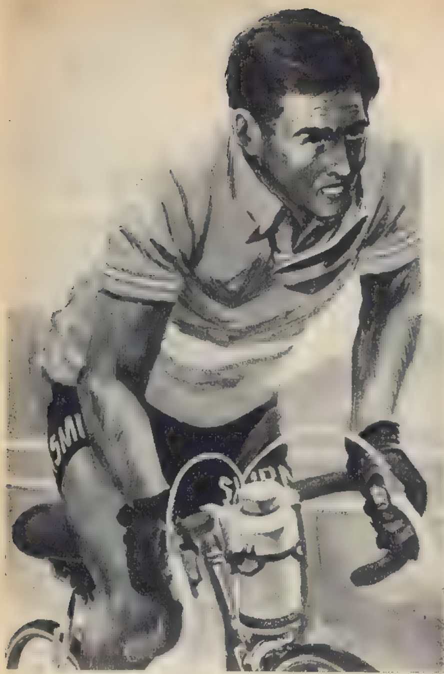








WORDT VOORTGEZET



ZIJN LAATSTE OVERWINNING

VERVOLG VAN BLZ. 21

De volgende dag, op een weg grijs van het stof en onder de gloeiende julizon, reden de renners sedert vroeg in de ochtend. De Galibier lag vóór hen als een enorme torenhoge massa. Enkele renners hadden de strijd reeds moeten staken. Nog een twintigtal mannen, diep over hun stuur gebogen, kropen als mieren de berghelling op. Bruin bevond zich nog bij hen en dat was eigenlijk al een mirakel. Hij deed een bovenmenselijke inspanning om bij het peloton te blijven.

Eensklaps veranderde Maas van versnelling en dreef het tempo nog op. Maas droeg sedert het begin van de wedstrijd de gele trui. Hij was een prachtig gebouwde atleet van 26 jaar en ijzersterk. Niemand wou hem naar de kroon steken, dat zou trouwens louter krachtverspilling geweest zijn. Het stond vast dat Maas de sterkste was en hij bergkoning zou worden. Heel soepel en in schijn zonder enige moeite behaalde Maas een voorsprong van vijf, daarna tien meter en toen sprong Bruin hem als een gek achterna.

— Wees niet zo dwaas, Rob ! riep iemand hem toe. Laat Maas alleen gaan. Tegen hem valt er toch niets te beginnen !

Maar dat laatste hoorde Bruin al niet meer. Hij wou absoluut de schande niet beleven, dat zijn zoon hem aan het staartje van het peloton de berg op zou zien komen en daarom had hij al zijn krachten samengebundeld om eensklaps vooruit te schieten en Maas te volgen. Het was net of zijn krachten verdubbeld waren. Slechts één gedachte hamerde er in zijn hoofd :

— Ik moet hem heben ! Ik moet hem hebben !

Het was een kwestie van leven of dood geworden. Zwetend en hijgend haalde hij Maas eindelijk in en een tijdlang reden zij naast elkaar. Hoe lang dat onmenselijk klimmen eigenlijk duurde had geen van de twee ooit kunnen zeggen. Iedere trap op de pedalen werd moeilijk. Soms zwaaiden zij van links naar rechts als dronkaards. Zowel Maas als Bruin zetten alles op alles en eensklaps hoorde Bruin naast zich de stem van Maas :

— Neen ! Neen ! Ik kan niet meer ! Ik geef het op...

Rob Bruin klemde de tanden op elkaar en deed nog een krachtsinspanning om in het zadel te blijven en op de top van de Galibier te komen.

— Bravo, Bruin ! Bravo ! Je bent er ! Je bent eerste !

Toen hij het gejuich en het geroep van de mensen langs de weg hoorde, kwam hij tot zichzelf. Boven zijn hoofd wapperde een spandoek in de wind. Hij was op de top van de Galibier. Hij waagde het om te kijken. Maas zag hij niet meer. Hij kwam dus alleen op de bergtop !

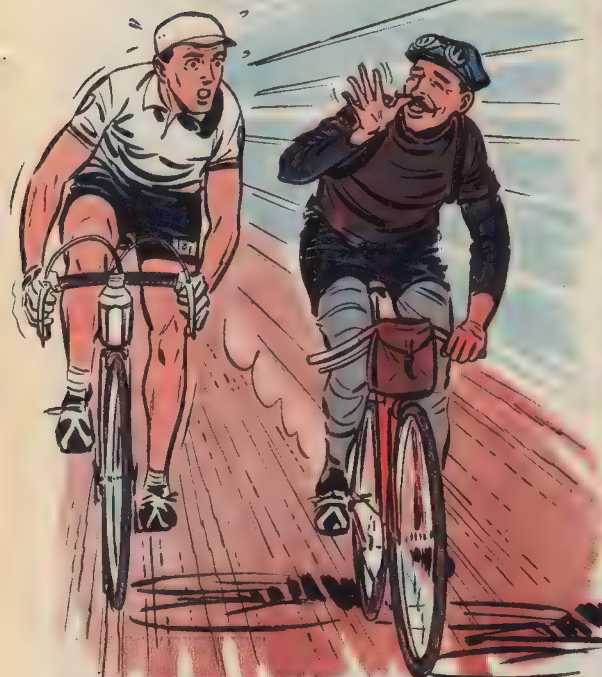
* * *

Op de bergkruin, vlak naast de smalle weg, lag een kleine jongen in een bestelwagen. Hij lachte zijn vader gelukkig toe en het klonk als een juichkreet toen hij tot zijn oom zei :

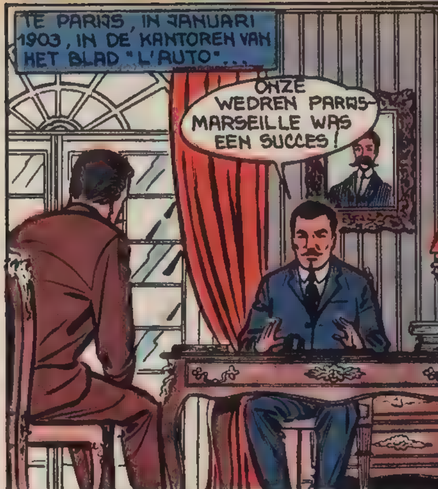
— Zie je nu wel ! Ik heb het je toch gezegd ! Mijn vader is nog steeds de sterkste kampioen !

EINDE

DE EERSTE RONDE VAN FRANKRIJK



DOOR JEAN GRATON EN CHR. DENAYER.









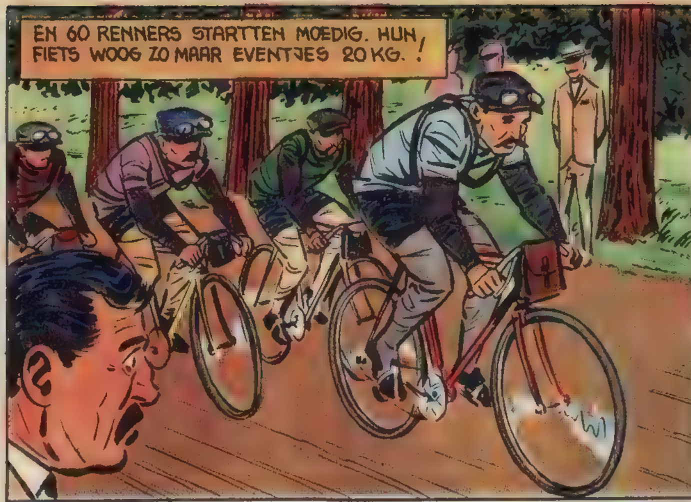












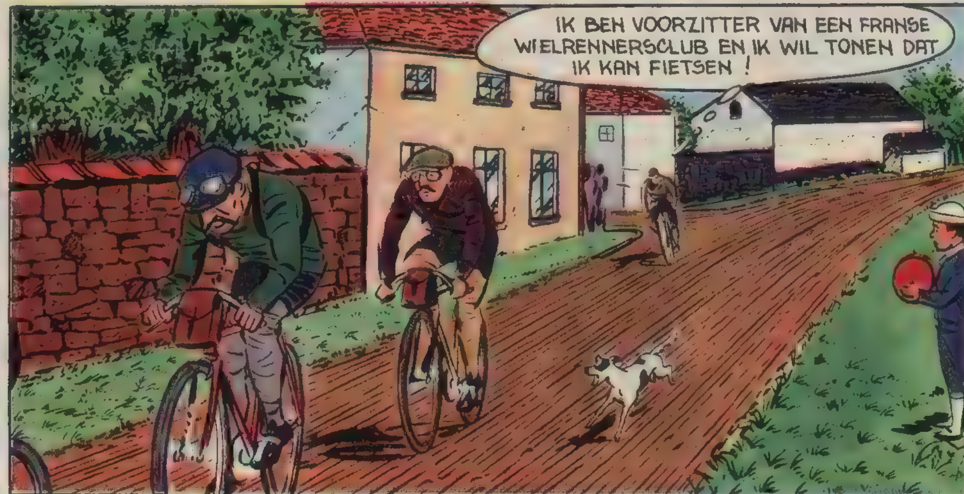


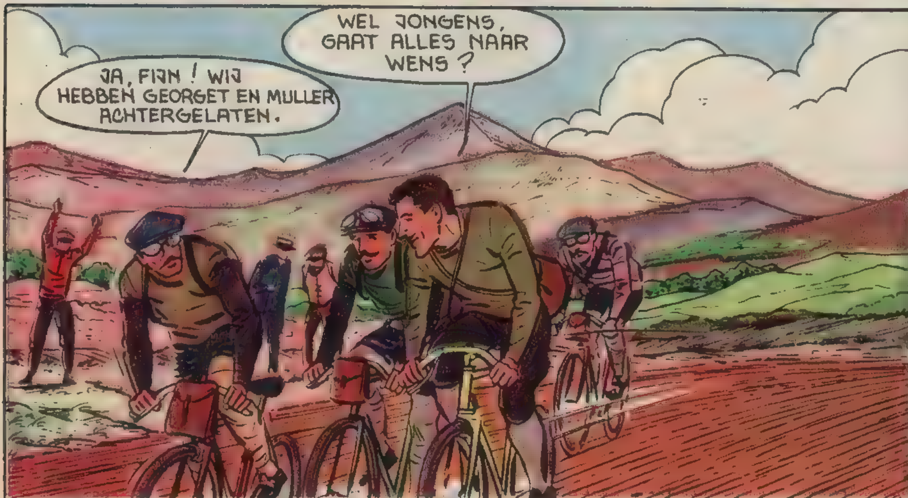














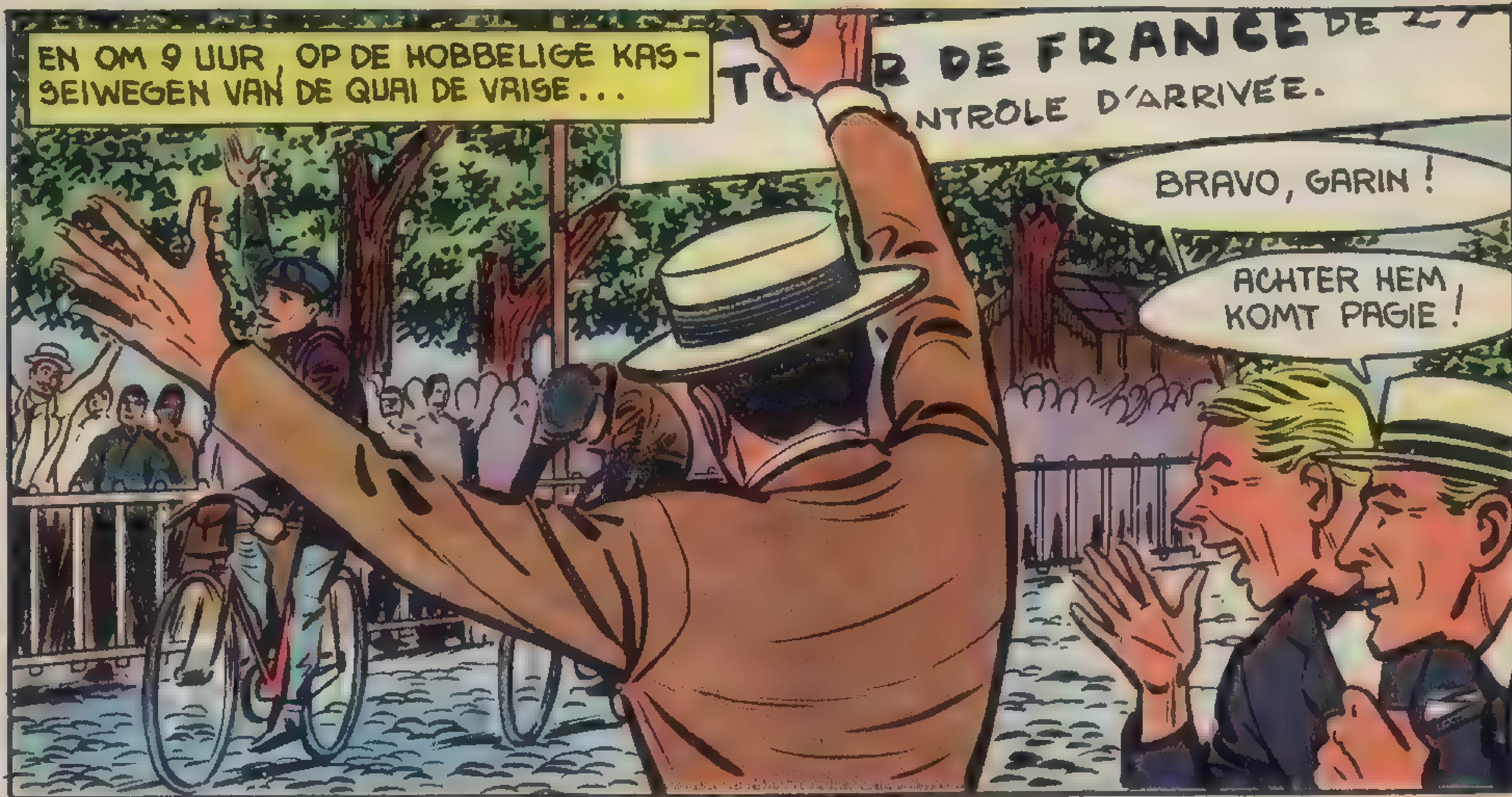
NEEM DEZE VIER PAGINA'S UIT KUIFJE. ZE VO







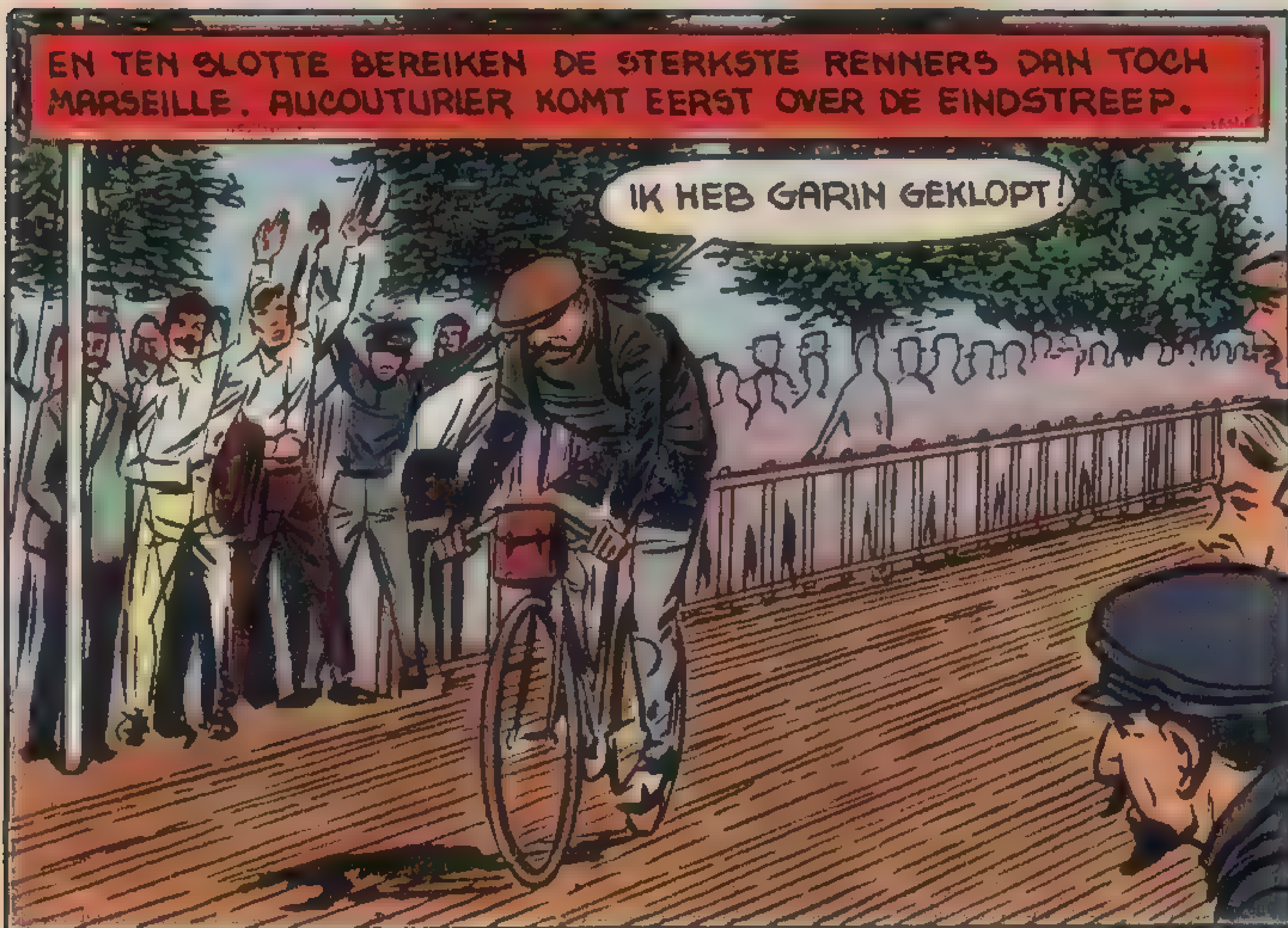














3

MEN EEN PRACHTIGE DOKUMENTATIE !

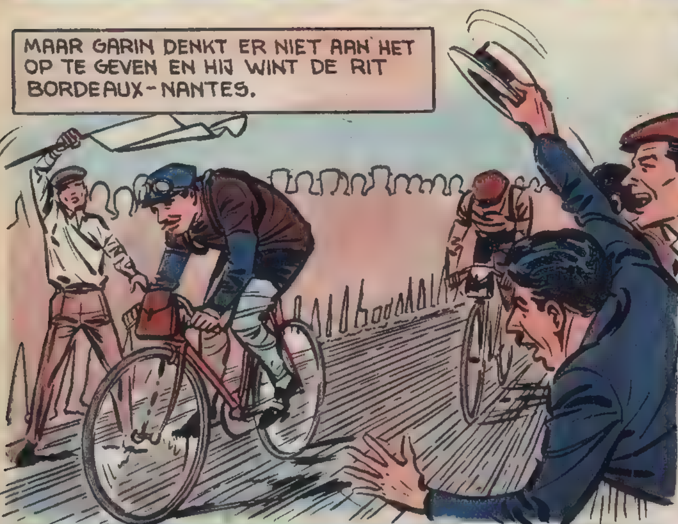




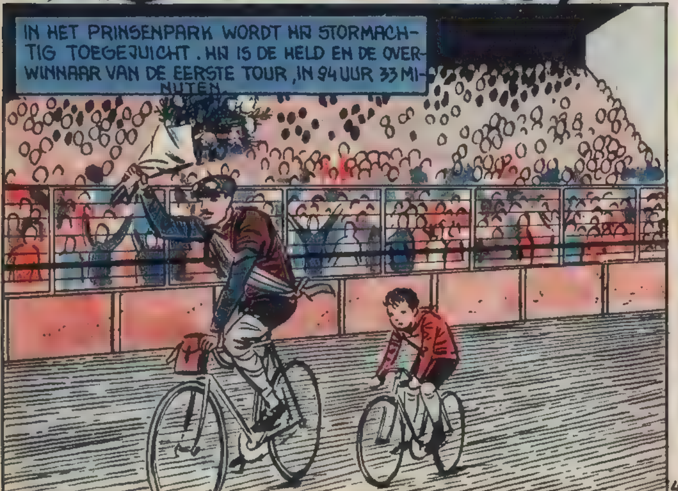














Volgende week : DUMONT D'URVILLE

DE BESTE OPLOSSING





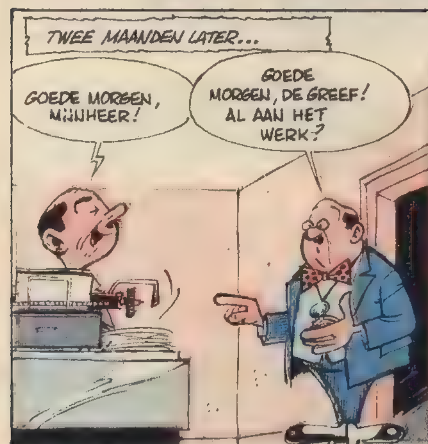






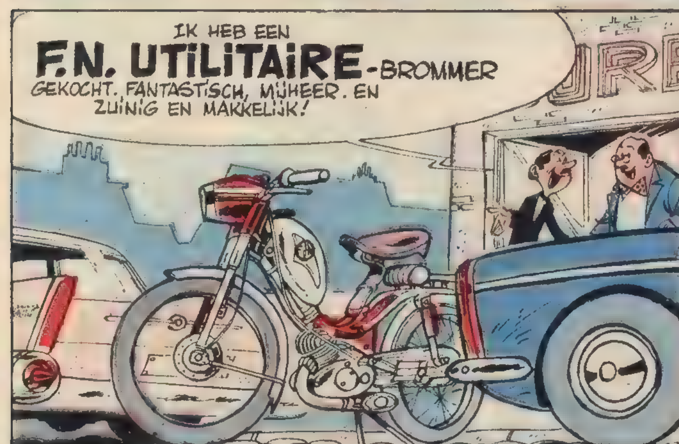


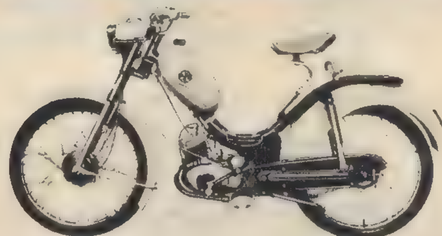












UTILITAIRE (7.400 F)

Een prachtige dokumentatie wordt gratis toegezonden op aanvraag aan **Fabrique Nationale d'Armes de Guerre — N.V. Herstal.**





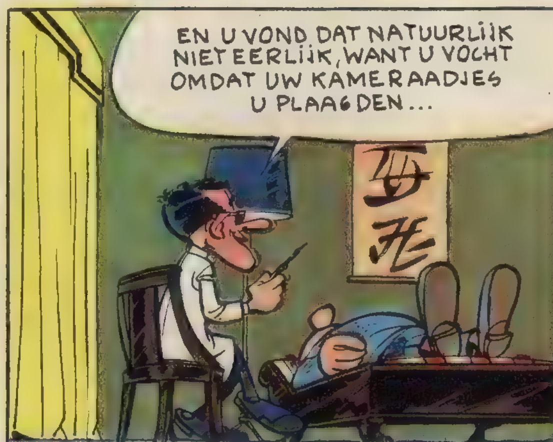
SPAGHETTI EN DE

Spaghetti en Prosjoetto zijn naar een psychiater gegaan. Deze laatste denkt.























7

GROTE ZAMPONE



dat Prosjoetto ziek is, maar dat is niet het geval ! Onze vrienden komen voor Zampone.

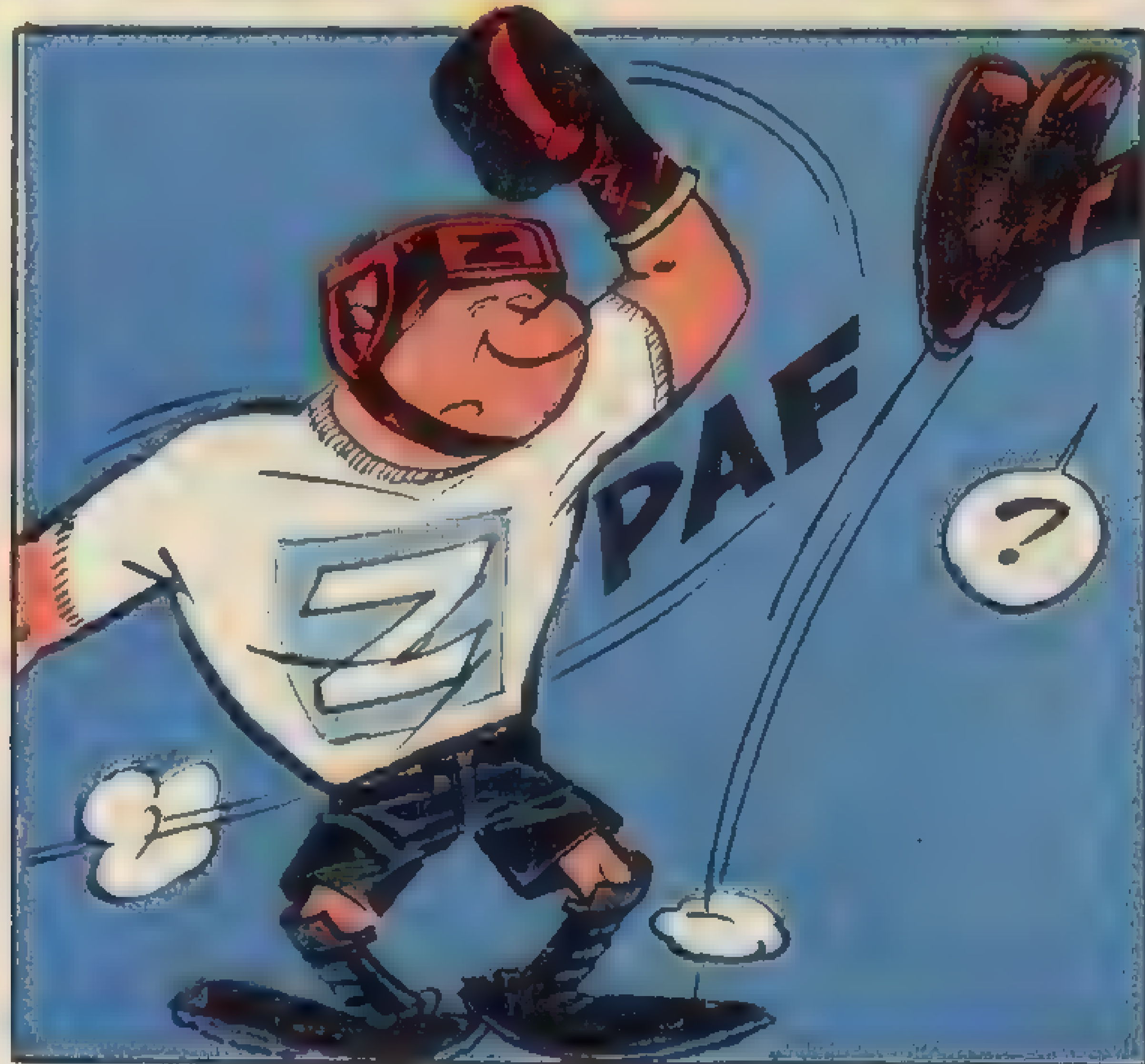
ATTANASIO - GOSCINNY

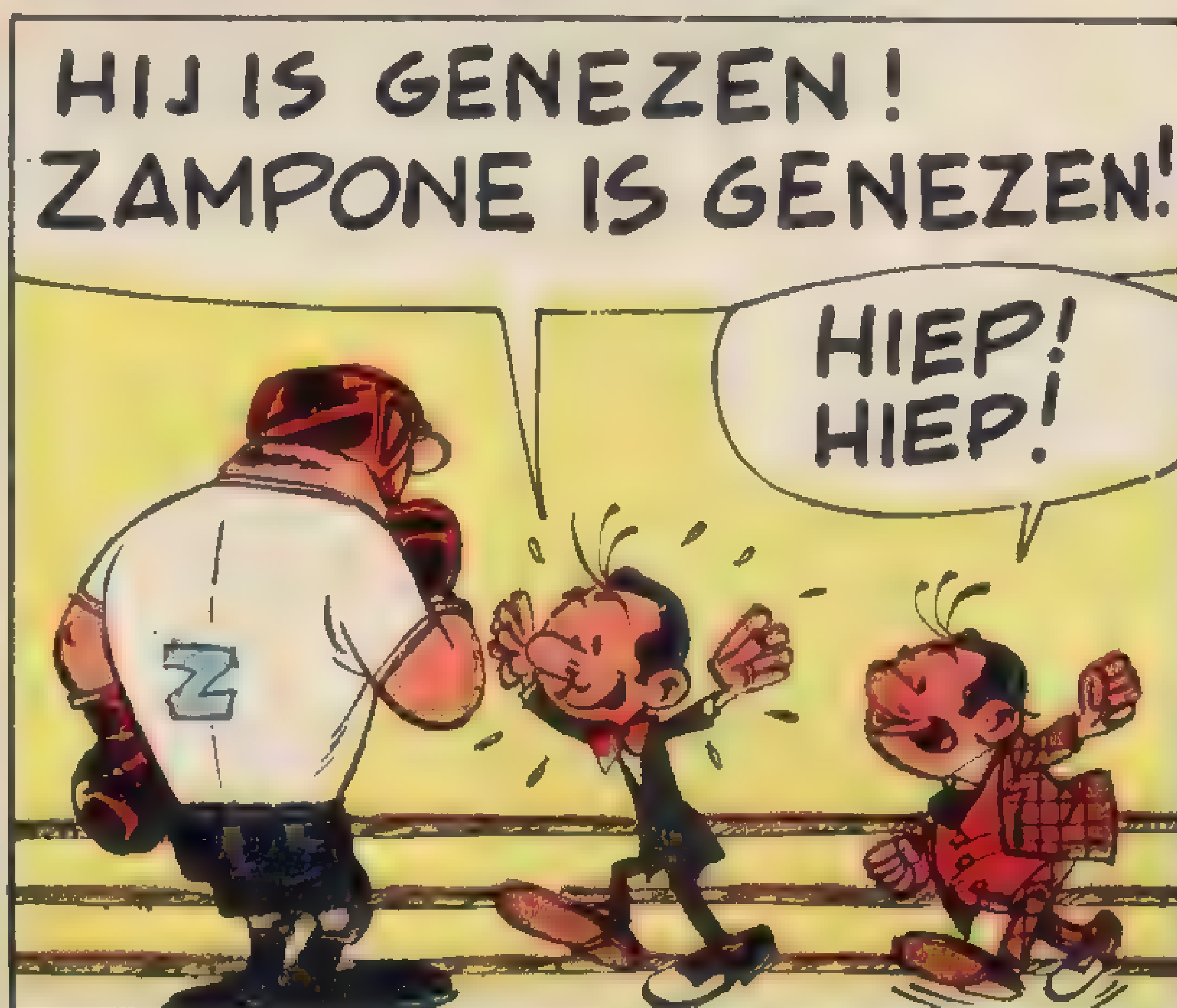








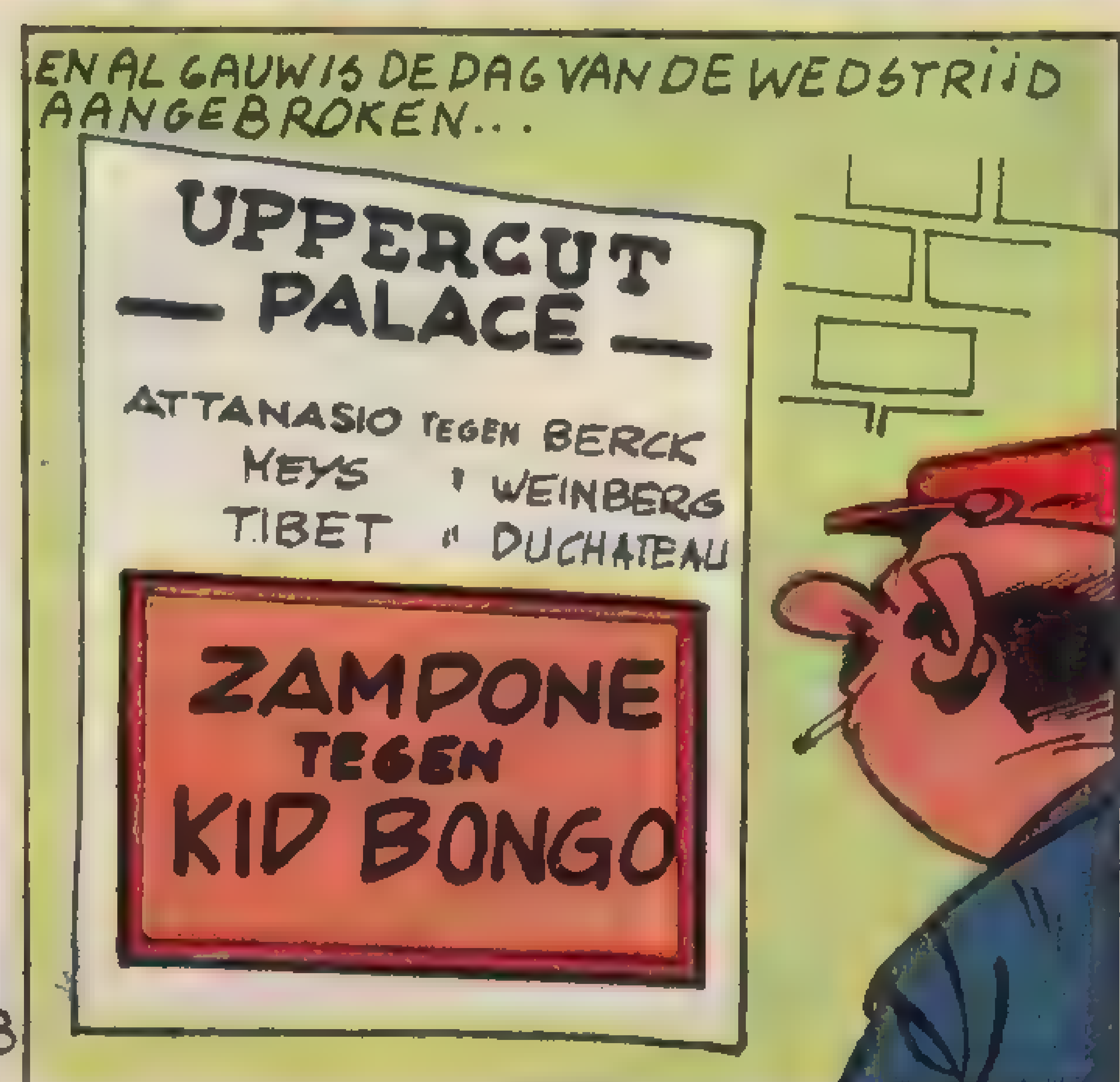












8

WORDT VOORTGEZET

IN TINTINV

IS IEDER KIND EEN K

KUIFJE, de jonge held uit de grappige tekenverhalen van de beroemde tekenaar Hergé, heeft de wereld veroverd. In een tiental jaren is hij even beroemd geworden als Mickey Mouse en Donald Duck.



Kuifje, de dappere vriend van miljoenen kinderen, heeft zelfs een eigen stad in het zuiden van Frankrijk.

Toen de tekenaar Hergé in 1929 zijn geesteskind Kuifje ten doop hield, vermoedde hij in de verste verte niet, dat er ooit een echte Kuifjesstad zou ontstaan. Kuifje, de sympathieke jongen met een onberispelijk gedrag en ongeëvenaarde moed, is een wereldfiguur geworden. De jeugd van 7 tot 77 jaar, zowel zwart, bruin, blank als geel, kan hem niet vaak genoeg zien verschijnen.

Kuifje is inderdaad de held voor de jeugd van 7 tot 77 jaar, want ook miljoenen volwassenen volgen enthousiast zijn avonturen en komen daar rond voor uit.

TINTINVILLE



Duizend meter boven de zee, in een verrukkelijk klimaat, tussen glooiende heuvels is de getekende wereld van Kuifje werkelijkheid geworden en alle kinderen worden daar uitgenodigd, om echte vrienden van Kuifje te worden.

De ouders kunnen hun kinderen daar achter laten, tegen betaling van een matige prijs.

De kinderen slapen in ruime slaapzalen, eten de geurige, gezonde spijzen van het zuiden en zetten verder de gehele dag hun dromen in werkelijkheid om.

Als ze naar huis terug keren, zijn ze echte waterrotten, want er is een prachtig zwembad. Tamme pony's en vriendelijke ezeltjes dragen ondernemende jongens en meisjes op hun rug. Er zijn forten, tennis- en volleybanen en... rotsen, die door stoere cowboys bestormd kunnen worden.



Geen wonder dat de speelkameraden van Kuifje geen tranen laten als ze door hun moeder naar dit sprookjesland gebracht worden, maar wel... als ze weer terug naar huis moeten. Voorzichtige en bezorgde ouders willen natuurlijk wel graag weten, of hun oogappeltjes weer « heel » afgeleverd zullen worden na een of twee weken cowboy-leven. Wel, ze kunnen gerust zijn : onze vriend Hergé heeft de levende wereld van zijn Kuifje ontworpen en is met een architect gaan praten over de nodige veiligheidsmaatregelen.

Bovendien is er één leidster aanwezig voor tien kinderen, en zij laat de aan haar zorgen toevertrouwde gasten geen ogenblik uit het oog. Al direct bij mijn aankomst werden vijf luid knallende pistolen op mij gericht, maar zij waren slechts met klappertjes geladen. Mijn hart bleef stilstaan van schrik, toen ik een troep bereden rovers een huifkar zag overvallen, maar de felle rijdieren bleken met hun berijders om te gaan alsof die van porselein waren. Toen ik getuige was van een verwoed gevecht om het bezit van een rotsfort, letten vele leidsters er op, dat de krijgers zich uitsluitend van de veilige aanvalspaden bedienden.

Tintinville ligt vlak onder een oeroud bergdorpje, dat wel tegen de rots aangeplakt lijkt : Coursegoules.

De oude huisjes zijn er uit bergkeien opgebouwd, de straatjes zijn smal om de hete zon en koude winterwind te weren. De inwoners van Coursegoules kijken vaak geamuseerd van de wallen neer op het vrolijke kinderleven in Tintinville.

Voor de vele volwassen bezoekers is er een restaurant en alle gelegenheid tot zwemmen en tennissen. Vriendelijke bungalows noden hen tot blijven. Er komen ontzaglijk veel toeristen en het is er altijd vrolijk en er klinkt altijd gelach in Tintinville.

Ik heb een deftige heer gezien, die keurig met een koude lunch begon, daarna schuchter een jongen hielp met een zweefvliegtuigje en eindigde met plastic pistolen af te vuren onder het slaken van afgrijselijke oorlogskreten...

Ik zal het u maar eerlijk opbiechten, deze heer was ik, uw eigen verslaggever.



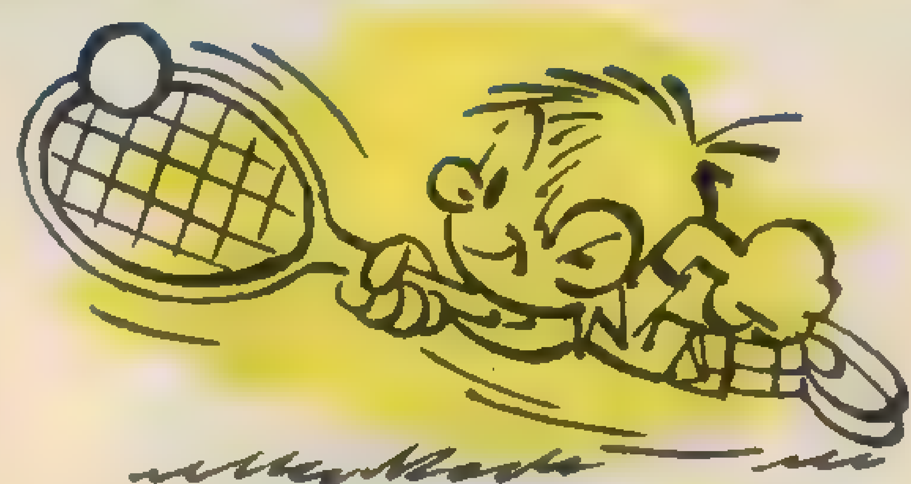
Voor de jeugdige gasten worden in Kuifjesstad de lekkerste hapjes klaargemaakt, maar het ligt dan ook in Frankrijk !



Een heerlijke rit te paard is niet alleen een genoegen voor de jongelui, ook de ouderen vinden het een prettige ontspanning.

ILLE

UIFJE !





Wie dol is op modelluchtvaart kan zijn hartje ophalen in Tintinville.

Een ware Kuifjesvriend voelt zich hier natuurlijk volkomen thuis. Deze jongen gaat heerlijke avonturen beleven.



Een woeste bende rovers overvalt een huifkar, maar Kuifje en zijn vrienden verdedigen zich met hand en tand.

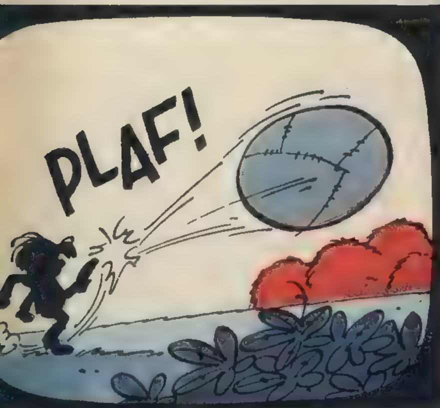


Wie zwemmen wil, kan zijn gang gaan. Het groene water van Kuifjesstads-zwembad vraagt gewoon om een frisse duik.


ROBIN speelt voetbal
TEKENINGEN: BERK
TEKST: KRAS


KLAAR..


OEFENEN!


PLAF!


'K HEB 'M!


GEEF MIJN BAL TE-RUG!
DIRECT! EERST ZAL IK JE EEN PAAR TRUCJES LEREN!


JE KIEST EERST EEN GESCHIKTE PLEK UIT, WAAR JE MET VEEL HANDIGHEID DE BAL NEERLEGT...


DE SPELER GAAT DAN EEN PAAR STAPPEN ACHTERUIT, WAARBIJ HIJ DE AFSTAND SCHAT...


DAARNA GAAT HIJ MET VOLLE KRACHT VOORUIT!


IK BEN DE SLAAF VAN JOUW SCHOONHEID, ISABELLA!


PLOF




TOK


KRIJG IK NU MIJN BAL TERUG?

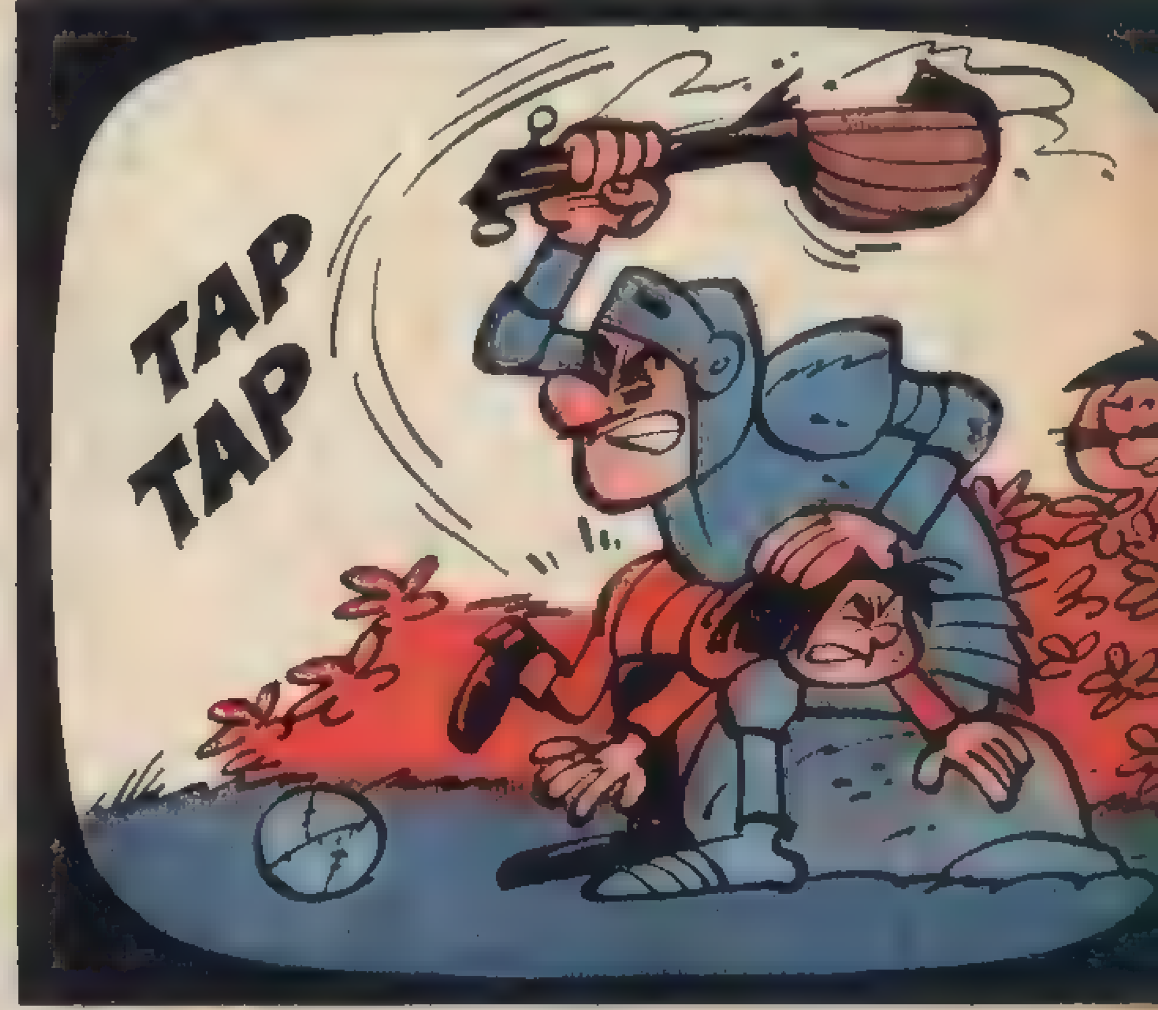

ZEUR NIET ZO! KIJK EERST NAAR DIT MEESTERSCHAP...


EN DIT !
PLOF

SLUIT DE OGEN, MIJN LIEF, EN DROOM MET MIJ

PLOP

DAT IS EEN BELE-DIGING !

IK ZAL ME WRE-KEN !
KLING
KLANG
KLING

TAP
TAP

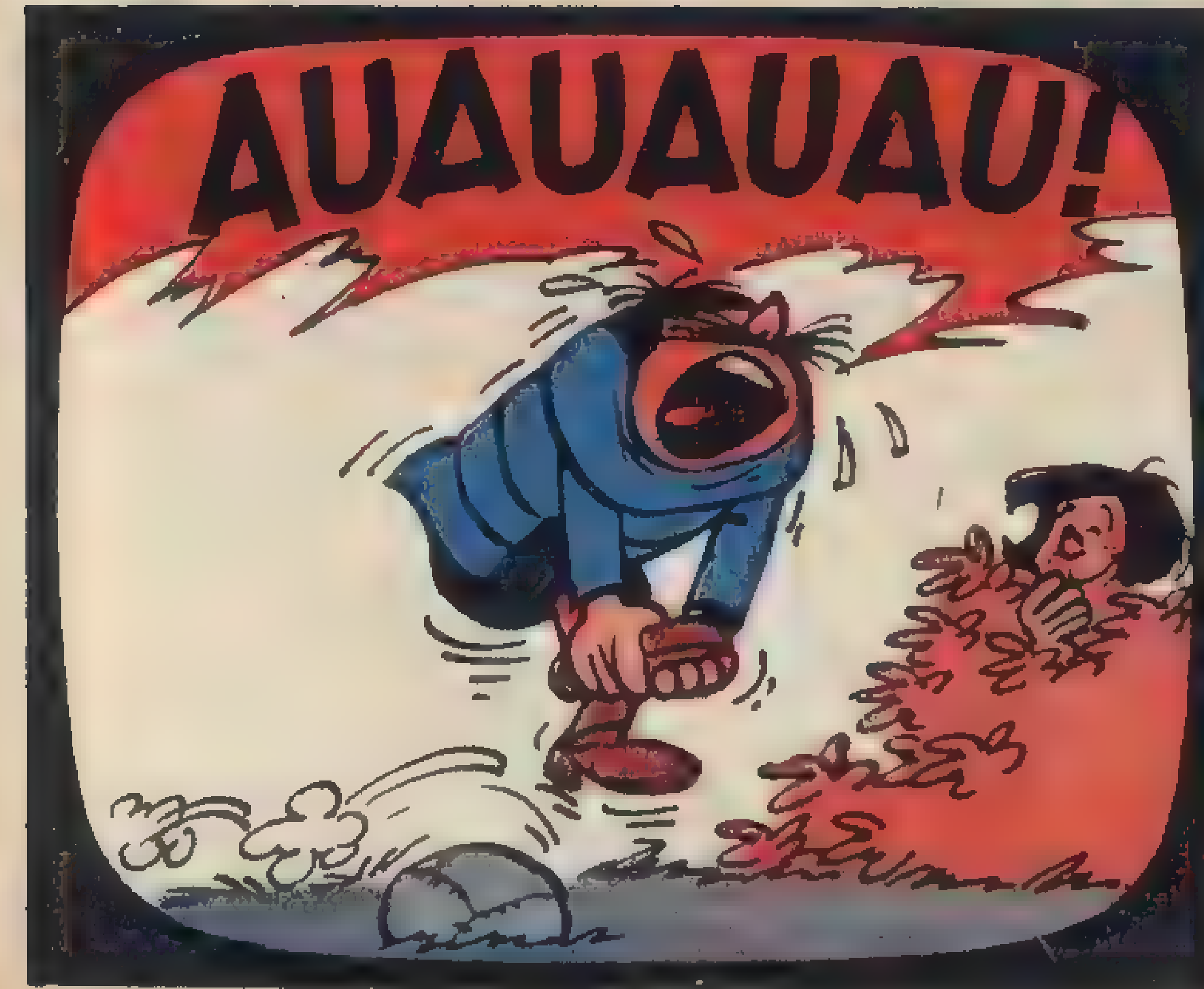
HOE MOET IK DIE VERVELENDE VENT NU KWIJT RAKEN ?

DAT IS EEN GOED IDEE !... EEN STUKJE HOUTSKOOL EN DIE STEEN...

DAAR HEB JE HEM !

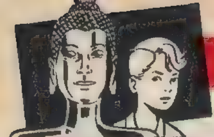
KIJK, ALWEER EEN BAL...

EIGENLIJK VERDIENT MIJN MEESTERLIJKE STIJL EEN UITGE-BREIDER PUBLIEK...

AH AH !
TONK !

AUAUAUAU !

EVEN LATER...
WAT JAMMER...

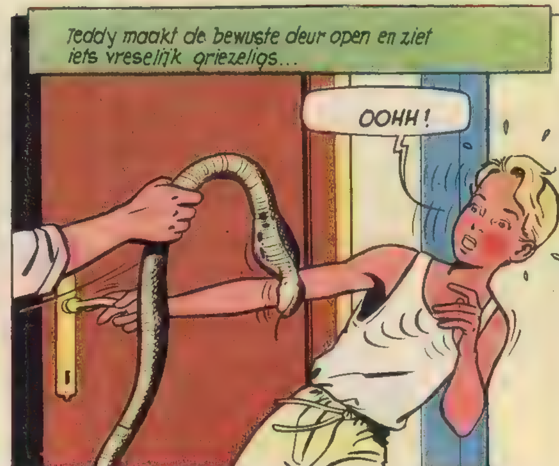
GRRR
DAT JE NU NIET MEE KUNT SPELEN !
EINDE



De BOEDDHA van





























MUANG THAI

F. CRAENHALS

Nara, het dochtertje van Sayam, is in de nacht naar Teddy gekomen om hem te waarschuwen voor Tuckers. Plotseling worden er 3 revolverschoten afgevuurd.























WORDT VOORTGEZET

DE KLEINE GESCHIEDENIS



STEEDS MAAR GROTER

De SITALA, gebouwd in Frankrijk door de Maritime Shell. Een zeer modern tankschip dat tot 60.000 ton petroleum kan vervoeren.



DE petroleum heeft in onze wereld niet alleen een revolutie veroorzaakt, de petroleum heeft ook grote problemen gesteld en een van deze problemen was het vervoer van die vloeibare en brandbare vloeistof. Enkele tijd geleden meende men dat dit probleem volledig uit de wereld was, maar dat is niet zo, want het petroleumverbruik stijgt maar steeds en daarom moet men ook voortdurend grotere tankschepen bouwen.

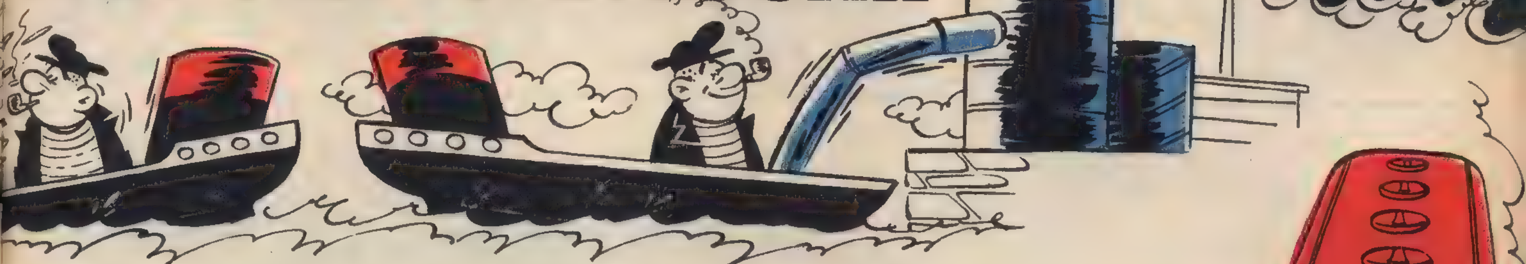
Het éérste schip dat petroleum vervoerde was de briek ELISABETH WATT. Dat was in 1861, tussen Philadelphia en Londen. De kostbare vloeistof zat in houten vaten die stevig vastgeriemd waren in het ruim van het schip. De bemanning van de ELISABETH WATT was echter alles behalve in haar nopjes met die lading. Eén vonkje was immers genoeg om de heleboel te doen ontploffen.



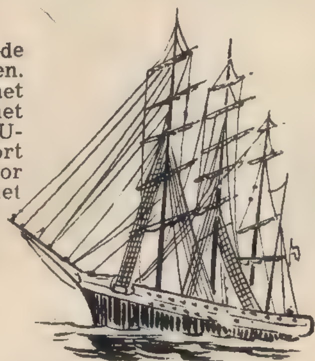
Het eerste échte tankschip was de VADERLAND en liep van stapel in 1872 te Jarrow-On-Tyn. De petroleum was in met ijzer beslagen vaten gepompt. De VADERLAND was ook het eerste stoomtankschip. Iedereen was echter bang voor de hete stoomketel... en de lading petroleum in het ruim ! Het is om deze reden dat men er voort mee ging tankschepen met zeilen te bouwen. Twee bekende zeiltankschepen waren de CHARLES met 59 ijzeren vaten petroleum aan boord en de QUEVILLY.

De moderne silhouet van het tankschip zien wij voor het eerst opduiken in 1885 met de GLUCKAUF. De stoomketel

VAN HET TANKSCHIP



stond achteraan, maar de GLUCKAUF had nog zeilen. Het eerste tankschip dat met een lading petroleum door het Suez-kanaal voer, was de MUREX van de Shell Transport and Trading. Die tocht door het Suez-kanaal verliep niet zonder moeilijkheden !



Gespecialiseerd voor het vervoer van petroleum

Pas in 1907 voeren er petroleumschepen exclusief voor het transport van die gevaarlijke vloeistof. Tot op dat ogenblik vervoerden de tankschepen petroleum in de ene richting en, in de andere richting, d.w.z. bij hun terugkeer, een andere koopwaar. Dat was natuurlijk niet het ideaal, want het ruim waarin de nieuwe vracht moest worden opgeslagen was doordrenkt van de petroleumgeur.

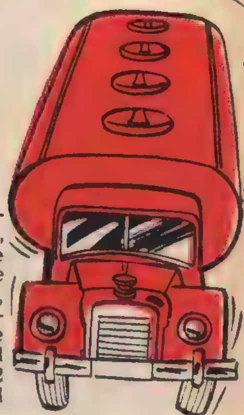


Meer petroleum, meer schepen !

Van 1930 tot 34 maakte het tankschip een grote vooruitgang. Het werd groter, een tonnemaat van 20.000 ton, en het werd sneller : elf en twaalf knopen per uur. De constructie werd beter, de machinekamer werd nu altijd in het achterschip ondergebracht. Onder de ruimen is er geen dubbele bodem meer. Daar de lading geen te grote vrijheid mag krijgen en niet heen en weer mag schommelen, heeft het moderne tankschip twee langsschotten terwijl de dwarsschotten op geringere afstand van elkaar staan dan in andere vrachtschepen.



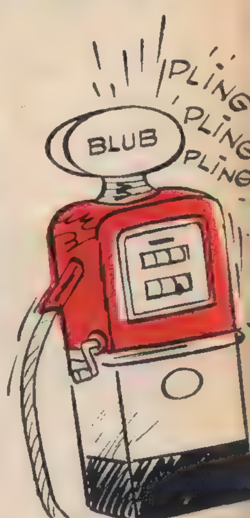
Gedurende de tweede wereldoorlog werden de scheepswerven van Europa zo goed als lam gelegd, terwijl de Amerikaanse scheepswerven op volle toeren draaiden. De Amerikanen hadden vooral veel tankschepen nodig om hun troepen, die op de vier hoeken van de wereld vochten, te kunnen bevoorraden. Een reeks geprefabriceerde tankschepen werd te water gelaten. Men noemde ze de T. 2. Ze hadden een tonnemaat van 16.600 ton, waren 170 m lang en konden een snelheid van 14 knopen bereiken, dank zij hun krachtige machines die een vermogen hadden van 6.000 PK. Het centraal gedeelte van het ruim was samengesteld uit 8 à 12 elementen. De boeg en het achterdek waren gebouwd volgens een standaardmodel.



Nog meer petroleumverbruik, nog grotere schepen !

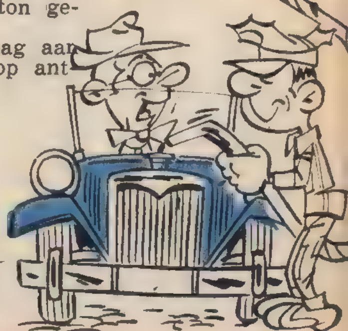
En na de tweede wereldoorlog steeg het petroleumverbruik voortdurend. De vraag naar betere en grotere tankschepen eveneens. Men bouwde tankschepen van 18.000 ton, maar dat was nog niet voldoende. Men bouwde er dus van 28.000 ton. Na de Dieselmotor kreeg men tankschepen met een stoomturbine en in 1952 die met een gasturbine. Maar de wedloop om de hoogste tonnemaat was daarmee nog niet ten einde. Tankschepen met een lengte van 200 meter, een snelheid van 16 knopen en een tonnemaat van 31.000 en 43.000 ton werden in Frankrijk gebouwd door de Maritime Shell. Denk niet dat dit een rekord is, want Japan heeft reeds tankschepen van 60.000 ton gebouwd !





En waar staan we nu ? De Franse petroleumtanker is de SITALA, 73.000 ton, 250 m lang, topsnelheid 17 knopen, is een notedop vergeleken met de tankschepen die door andere landen gebouwd en een tonnemaat hebben van 85.000 ton. Op de scheepswerven worden thans tankers van 130.000 ton gebouwd !

Waar ligt de grens ? Wij hebben deze vraag aan specialisten gesteld en zij konden er niet op antwoorden.





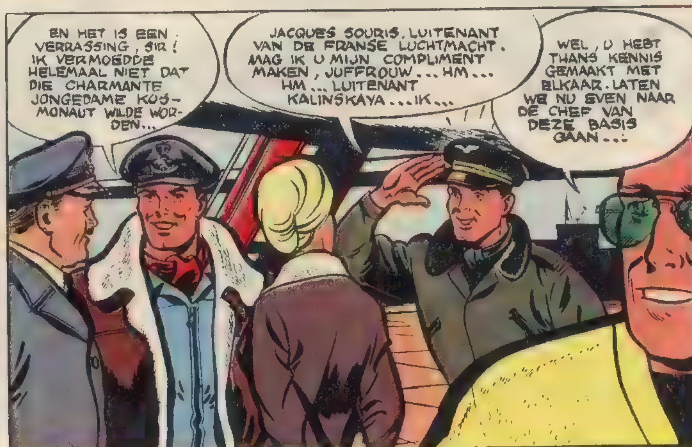
DAN COOPER



De 3 kosmonauten staan op het punt hun taak te beginnen en hebben met elkaar kennis gemaakt.

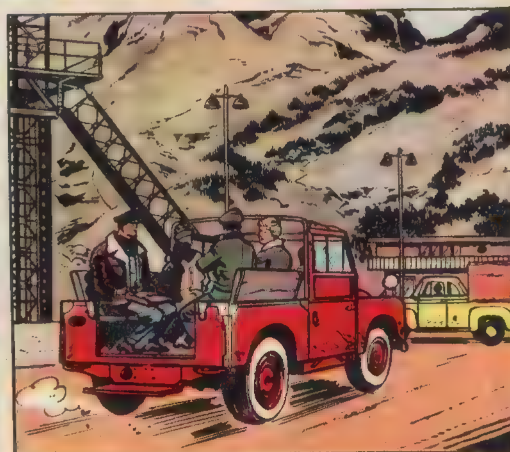
DE 3

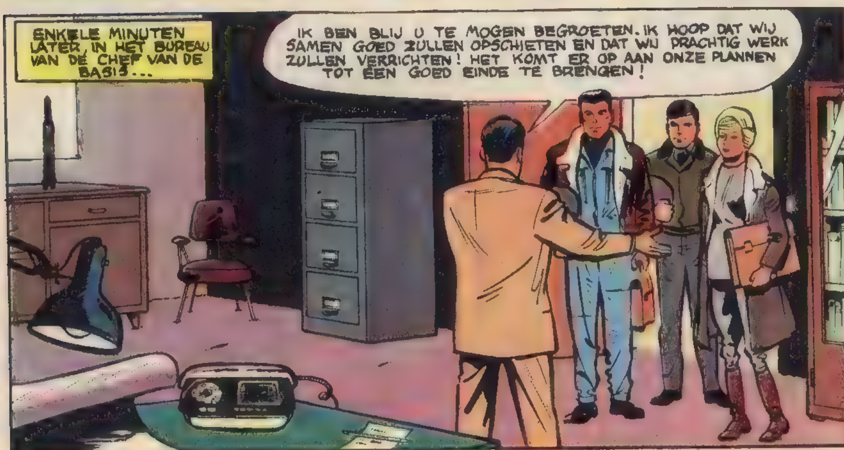


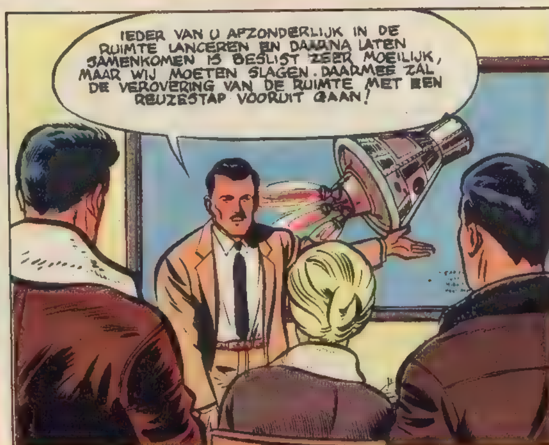


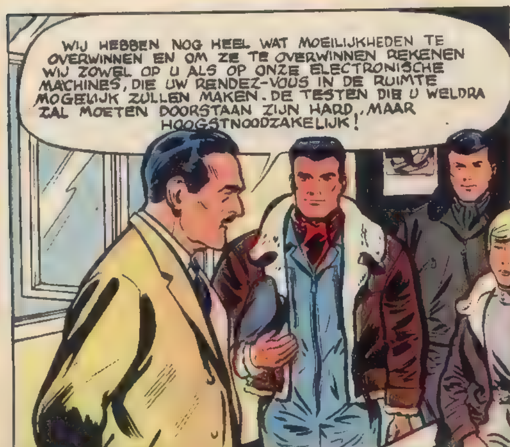


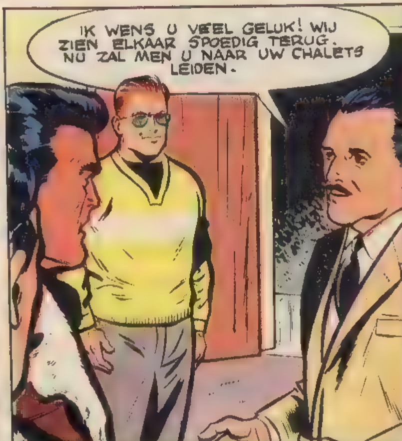


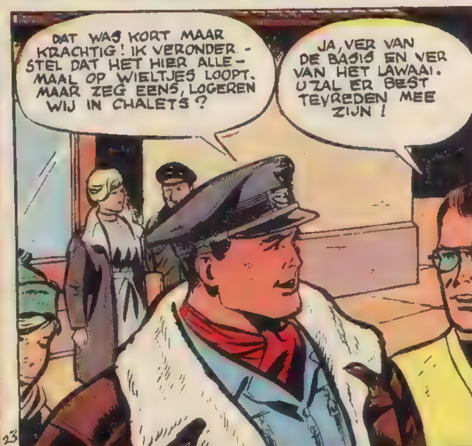






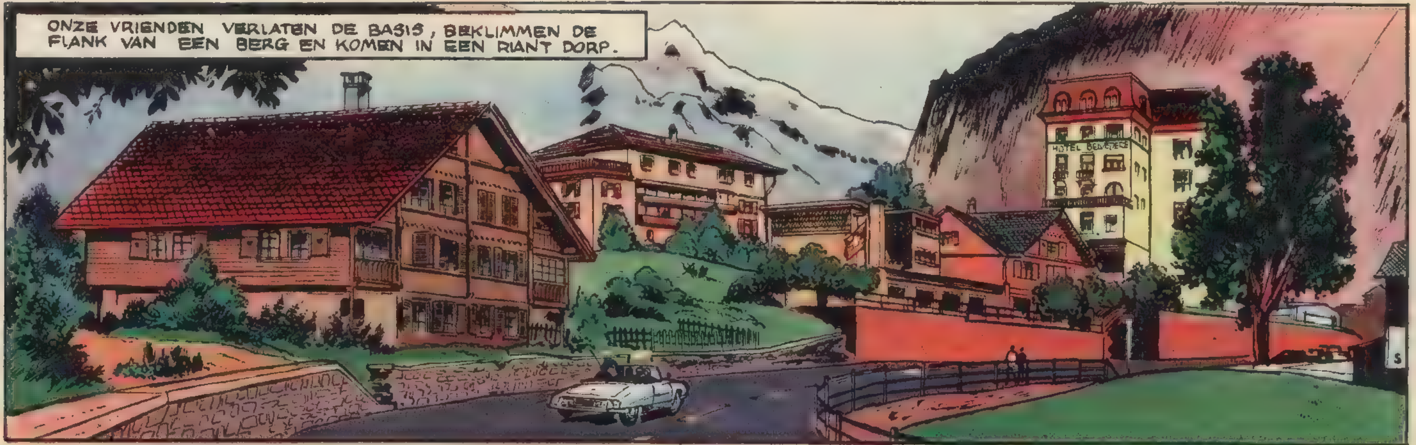


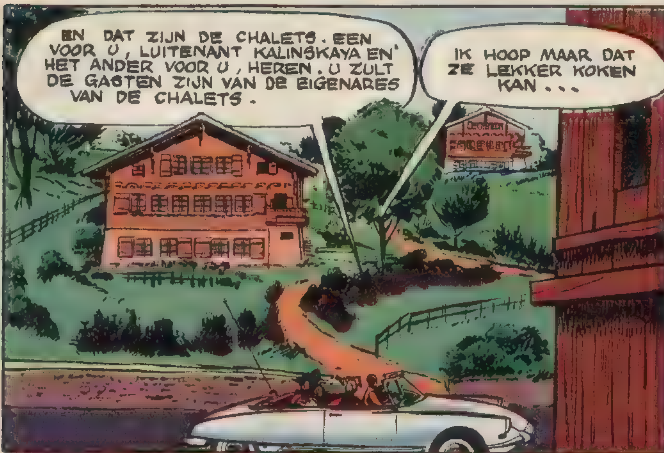




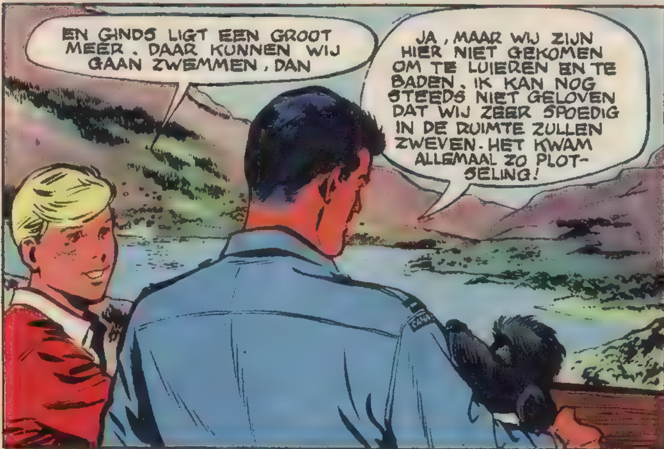
KOSMONAUTEN

Tekst en tekeningen van A. WEINBERG

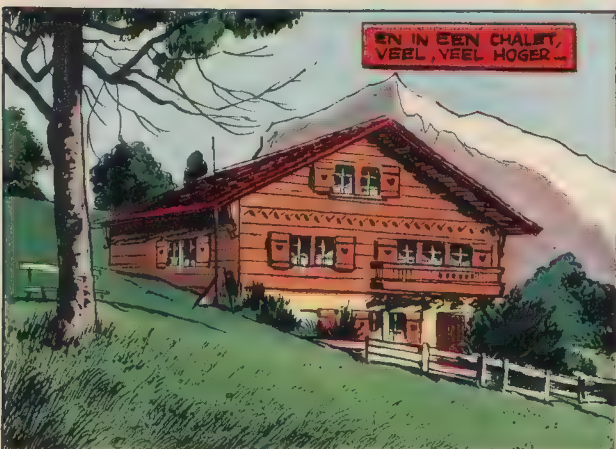


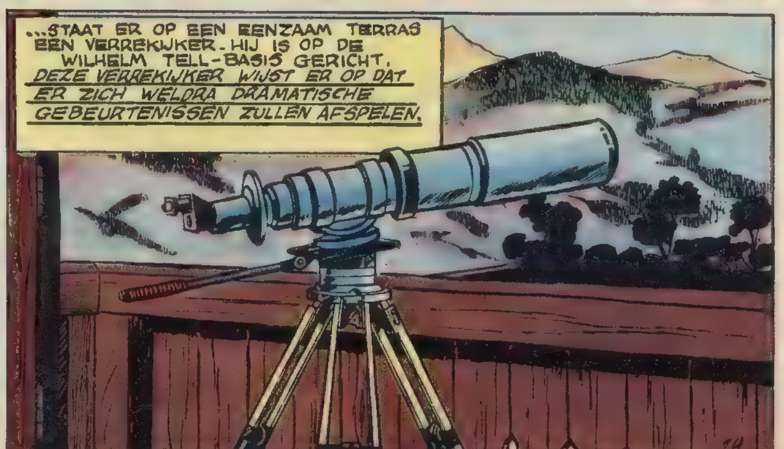












WORDT VOORTGEZET



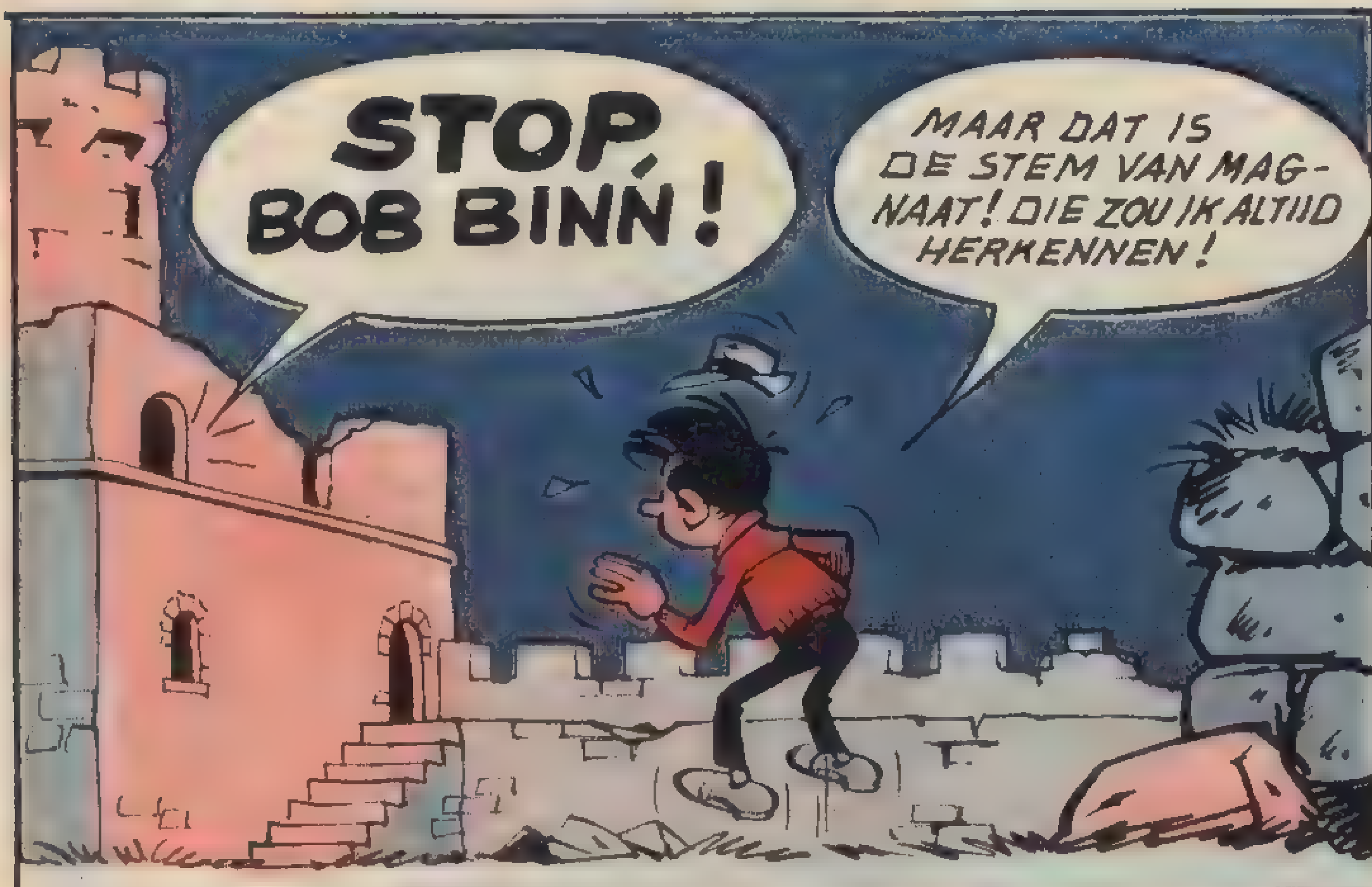
BOB BINN EN

Bob Binn is helemaal van de wijs gebracht door het alibi van Magnaat en gaat







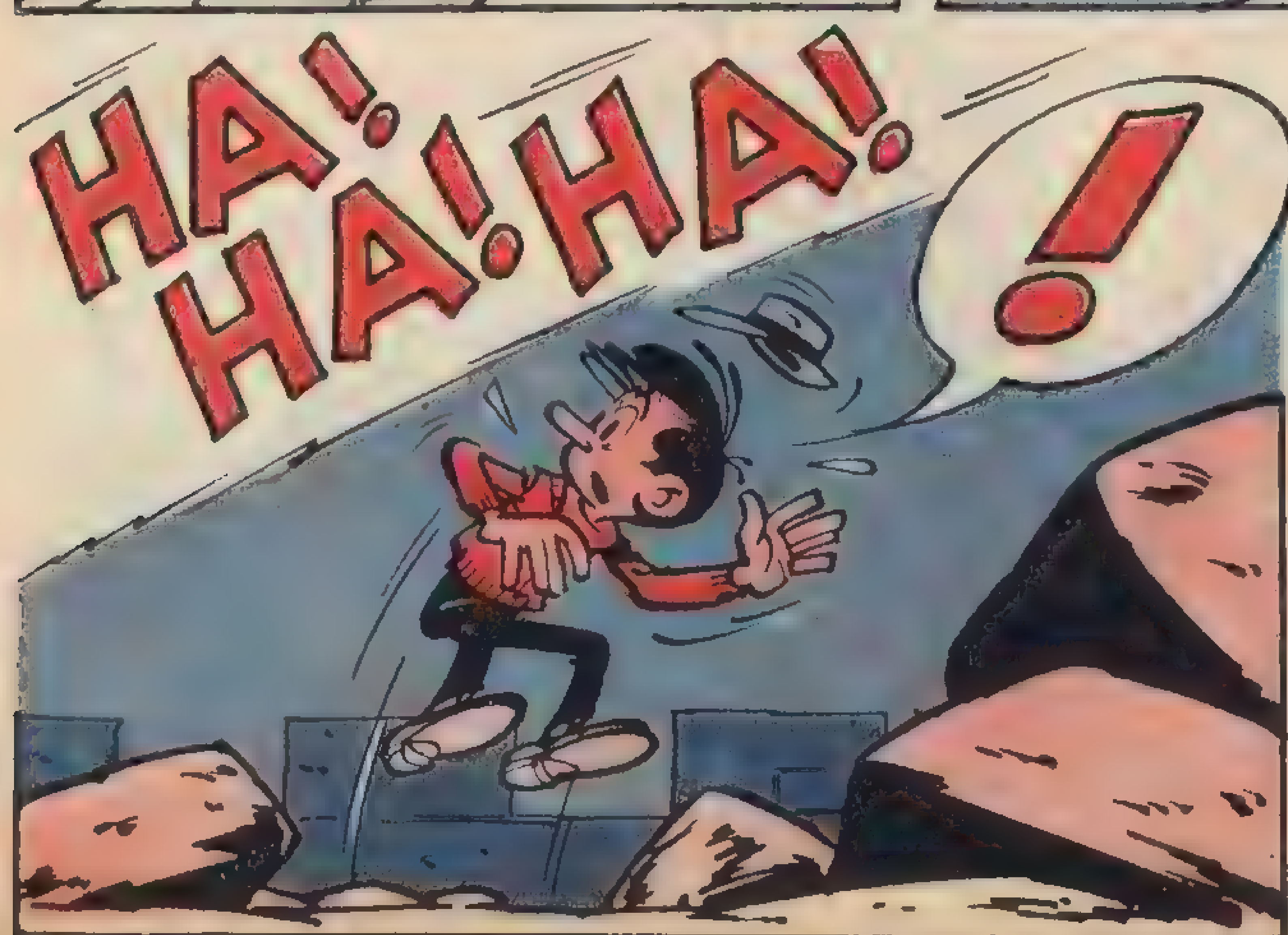














DE SCHADUW VAN DE RIDDER



ar zijn hotel terug. Daar aangekomen vindt hij een uitnodiging van de ridder.

DOOR E. AIDANS - TEKST : J. ACAR-

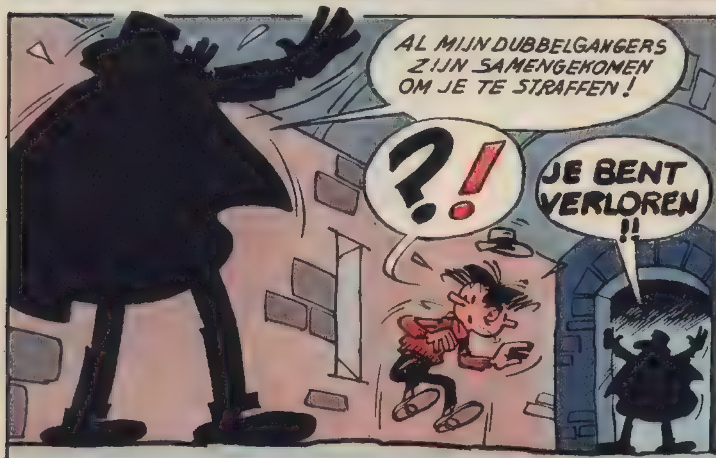


















whip

whip

whip





hourra!

PETILLANT

CITRON

ORANGE

SPORT

NATUURLIJK, MET KUIFJE'S BON!

plans

OPLOSSINGEN VAN ONZE CLUBPRIJSVRAAG

«NEEN, NIET CESAR» !

DE eerste prijs gaat naar Roeland Corbeel uit Mechelen met de naam ANGUS. Roeland had de actualiteit gevolgd, hij vond de naam van de bruidegom van prinses Alexandra, een Schot trouwens, best geschikt voor een mooie Schotse herdershond. Als prijs krijgt hij van ons een 45-toerenplaatje. De tweede prijs, een album, is voor Rudy Vanderstraeten, Sint-Margrietstraat, 21, Gent die drie mooie namen vond : ROB ROY, MAC GREGOR en KENNY. Dany Van Mullem uit Diksmuide meende dat een pientere hond best FLUKS kan heten. Etienne Boonefaes, uit Brussel stuurde ons volgende zeer goed namen : LOCHNESS, MACKINTOSH, GARGANTUA, SCOTTI. Er waren nog liefhebbersvan de naam SCOTTI, o.m. Jozef De Ridder uit Strombeek-Bever, Johan Swinnen uit Loksbergen. SCOTT Johan van Mullem, Diksmuide en MISTER SCOTT Frank Verlerckt, Antwerpen. Velen van onze leden vonden de naam WHISKY het best geschikt, n.l. Alex Deene uit Zomergem en Kristine van Mullem uit Diksmuide. Wij kregen een hele lijst originele namen van Johan Meyers uit Leuven, o.m. CRAC, BAS, MARATHON, KOSMOS, GLADIATOR. Nicole Kuppens uit Lede had goed haar best gedaan. Ze vond MICKEY, DOMBO, LADY, JOERI, LOEKI, SANDY en MOLLY.

Suzanne Porton uit Brussel vond BOY de meest geschikte naam. Martine Frederix uit Hasselt PUK, BARRY en SJOURA. Katrien van Mullem uit Diksmuide noemde haar hond CRACK en Agnes Boonefaes uit Brussel vond de zeer originele naam BAG-PIPE.

Gilbert Devillers uit Wilrijk KING, LOGAN, WODAN, LADY en SHOUKY. Volgens Ferdinand Michiels, uit Halle is WINNETOU de mooiste naam voor een Schotse herdershond. Hugo Goossens uit Sint Pieters-Leeuw koos KOEROES, LOUKI, SPOETNIK, Freddy Vanderstraetet uit Gent MAC-LEAN. Danny Stoop uit Lokeren SKIBOE. Daniel Wolfs uit Leuven KERRY, FOLETTE, PUCK, JACKY, TEDDY, SMOKY. Lode Van Hoye vond ILTSI de mooiste naam. Ludo Verdonck koos WITNEUSJE. Willem Elias koos SCHOT en Alex Borremans BARRY.

Al deze winnaars krijgen een mooie prijs !

SCHRIJF EENS EEN BRIEFJE

LODE KENENS, Berkenstraat, 3, Zelem (Limburg) zoekt een correspondentievriend van zijn leeftijd (14 jaar) uit Canada, Nederland, Frankrijk, Congo of de Ver. Staten. Hobby's : zwemmen en postzegels verzamelen. Men mag schrijven in het Nederlands of in het Frans.

M. VAN GRUNDERBEECK, Guldenschaapstraat, 22, Vilvoorde zou graag corresponderen met een jongen van 14 jaar, die houdt van sport, muziek en film.

LID VAN



Het weekblad « KUIFJE » :
18e jaargang — Lombard Uitgaven.
P.H.-Spaaklaan 1-11, Brussel 7.
Prk. 1909.16

Uitgev.-Directeur : Raymond Leblanc
Isid. Gerardlaan 9, Brussel 16.
Heliodruk : N.V. PERIODICA

NEDERLAND : 75 cent. — Abonnement : f 7,— per kwartaal
KUIFJE-HOLLAND : Doklaan 129, Rotterdam (Zuid). Tel. 170.965
Giro 655.389.

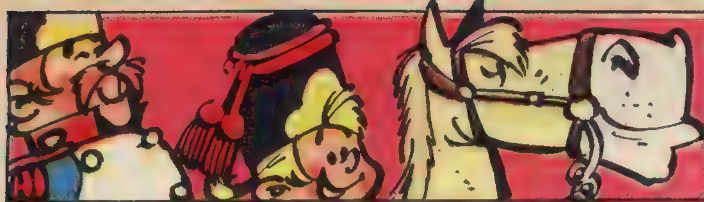
Canada : 25 cents. — Buitenland : 12 F.

HIER KAN MEN KUIFJE KRIJGEN IN HET BUITENLAND
Frankrijk : DARGAUD S.A., 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Zwitserland : INTERPRESS S.A., 1, rue Beau-Séjour, Lausanne.
Canada : LA PATRIE, 180 Est, rue Sainte Catherine, Montréal, 18, Québec.

ABONNEMENTSTARIEF

	België	*Nederland*	*Canada*	*Buitenland*
3 maanden	120,— F.	f 7,—	$ 3,50	130,— F.
6 maanden	230,— F.	f 14,—	$ 7,—	260,— F.
1 jaar	450,— F.	f 28,—	$ 12,—	520,— F.

PUBLICITEIT publi-art 22.86.00



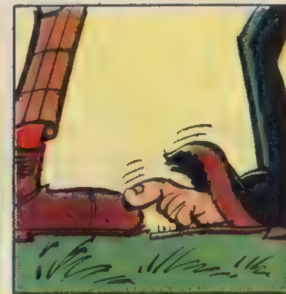
hansje

Kromir heeft de verklede soldaat buiten gevecht

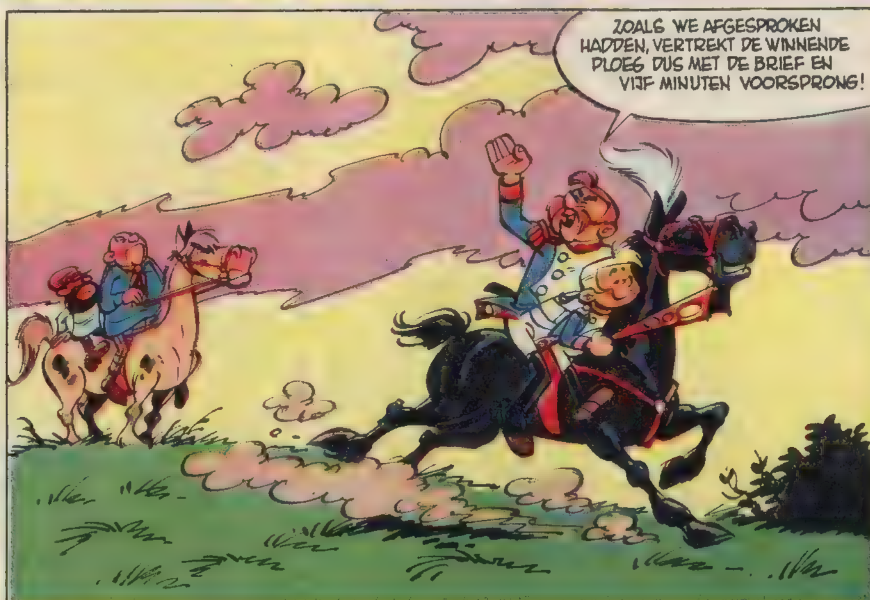


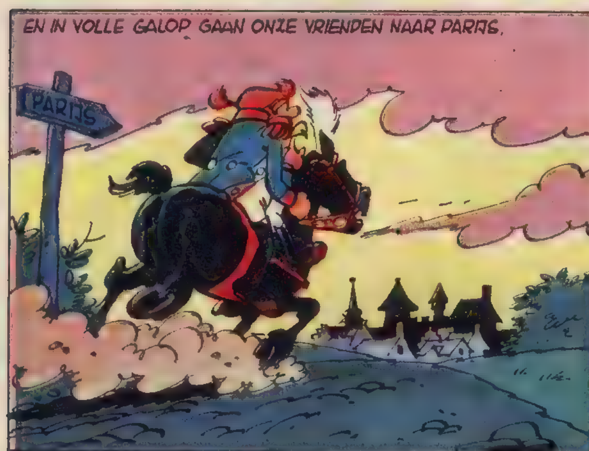












TEGEN DE AVOND KWAMEN ZE BIJ HET KEIZERLIJKE PALEIS AAN...





MAAR VERBORGEN ACHTER EEN DRAPERIE, WACHT MINISTER FOUCHÉ OP ZIJN PROOI.



en mylady

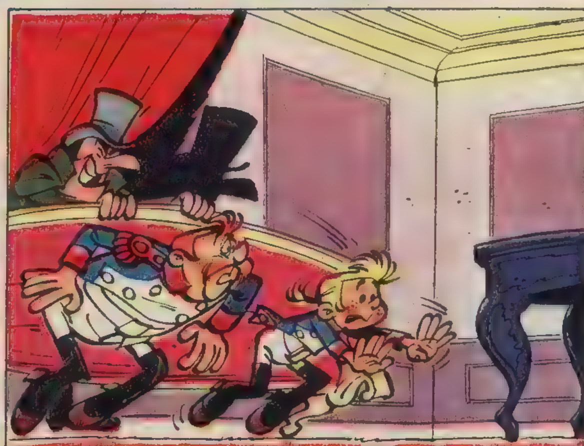
steld, en overhandigt de brief aan Hansje.

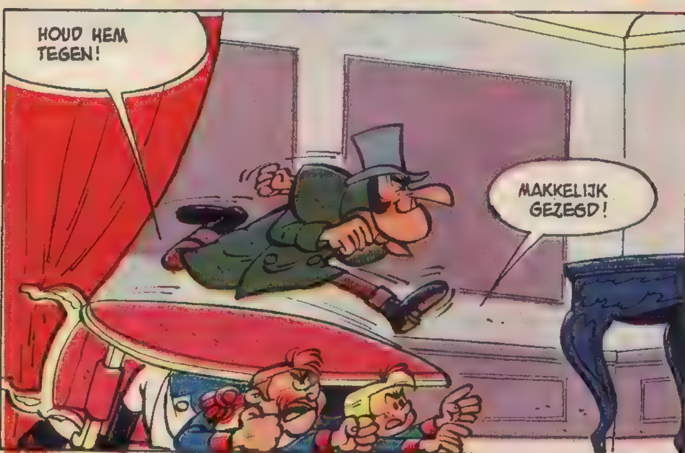
TEKENINGEN: BERCK. TEKST: DUVAL.

66



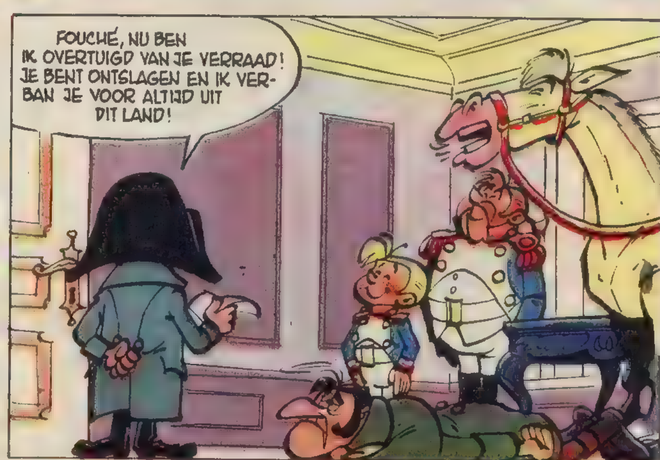














EINDE

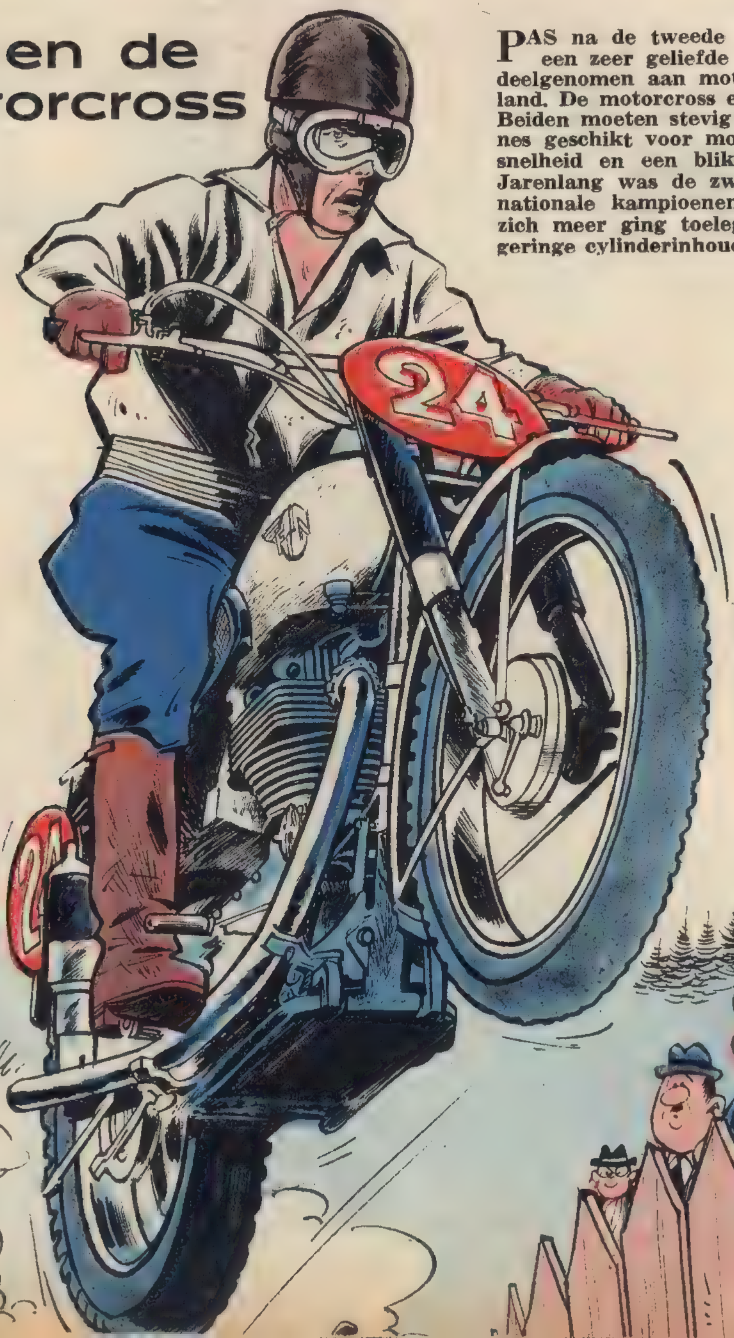
WAAR ZIJN DE FN'S UIT VROEGER DAGEN?

DE Belgische Nationale Wapenfabriek werd gesticht in 1889 door een vereniging van wapenmakers. Sedertdien heeft de firma naam gemaakt. De wapens die zij op de markt brengt zijn zeer goed. Maar zij bouwde niet alleen wapens, F.N. heeft o.m. ook een indrukwekkende rij auto's, motors, landbouwmateriaal en wat weet ik meer op de markt gebracht. In het jaar 1900 liep de eerste F.N. auto uit de fabriek en in 1902 werd de eerste motorfiets gebouwd. Aan de autoproductie kwam een einde in de jaren 30 en de motorfietsen met een grote cylinderinhoud moesten het ten slotte afleggen tegen de lichtere motoren van 50 en 75 cc. De geschiedenis van de Belgische wapenfabriek is zeer boeiend en ik hoop dat ik er eerlang een en ander zal kunnen over vertellen. Blijven we echter vandaag bij de motorfietsen.



F.N. 50 cc. UTILITAIRE

FN en de motorcross



PAS na de tweede wereldoorlog werd de motorcross in onze gewesten een zeer geliefde sport. Van 1947 tot 1961 heeft F.N. met veel succes deelgenomen aan motorcrossen georganiseerd in België en in het buitenland. De motorcross eist het uiterste van de berijders en van de machines. Beiden moeten stevig zijn, taai en van geen kleintje vervaard ! De machines geschikt voor motorcross moeten stevig zijn, maar niet té zwaar. De snelheid en een bliksemsnelle acceleratie zijn van het grootste belang. Jarenlang was de zware F.N.-motorfiets de motorfiets van de Belgische nationale kampioenen. Hij bleef dat tot op het ogenblik, dat de firma zich meer ging toeleggen op de constructie van lichte motorfietsen met geringe cylinderinhoud.

F.N. 50 cc. UTILITAIRE

GERUIME tijd waren de 50 cc's de stiefkinderen van de grote familie der tweewielers, maar de situatie is in de laatste jaren totaal omgekeerd. In de totale productie gaat de 50 cc met het leeuwedeel lopen. Het aantal zware motorfietsen dat nog op de markt wordt gebracht, loopt beslist niet hoog in de papieren.

F.N. heeft op het gepaste ogenblik een tweetakt motorfiets ontworpen die geschikt was om met de evolutie van de markt mee te gaan. Er zijn op dit ogenblik twee versies van de 50 en 75 cc. Zij verschillen onderling van elkaar hetzij door het aantal versnellingen, hetzij door de diameter van de carburator. Voor een 50 cc kan men een carburator hebben met een doormeter van 8 of van 14 mm, die resp. een vermogen geven van 1,4 PK en 2,9 PK. De speciale versies met een carburator van 16 mm, geven een vermogen van 3,2 en 4 PK. De 75 cc heeft een carburator Dell'Orto met een diameter van 18 mm en een

vermogen van 4,95 PK bij een matig ritme van 5.000 t/m.
Ik heb een proefrit gemaakt met de goedkoopste motorfiets uit de F.N.-reeks, nl. de **Utilitaire** met twee versnellingen.

't Is heerlijk rijden en je hebt een groot comfort !

MEN zou de Utilitaire F.N. werkelijk een voorbeeld kunnen noemen van wat een lichte motorfiets moet zijn. Inderdaad, met deze brommer rijdt men vlug en veilig van A naar B en het comfort beantwoordt aan de eisen die men aan zo'n lichte machine kan stellen. De « modesnufjes » werden ter zijde gelaten. Men heeft alleen gedacht aan stevigheid en veiligheid. De motorfietser wordt beschermd door stevige spatborden en hij kan beenbeschermers laten aanbrengen. De tekening van het frame is eenvoudig, zuiver en ook weer niet te stijf. De vorm is zelfs speciaal bestudeerd voor de sportieve jongedames. De voorvering met schommelvork en de achtervering, scharnierend met versterkte schokdempers, zijn uitstekend. De koplamp is ingebouwd te samen met een snelheidsmeter en een kilometerteller. Het tankje heeft een inhoud van 7 liter. Er is een kleine bagagedrager en een cylindervormige gereedschapskist.

Veilige remmen

De F.N. Utilitaire heeft twee stevige trommelremmen met koelribben. Ze zijn zeer doelmatig en zorgen er voor dat je progressief en zacht remmen kan. Over de koppeling kan ik jammer genoeg niet zoveel goeds vertellen. De motorfiets waarmee ik mijn proefrit maakte was op dat punt niet al te best, maar ik moet er eerlijkheidshalve aan toevoegen dat hij reeds 7.000 km had afgelegd !
De Utilitaire F.N. heeft twee versnellingen en kan uitstekende diensten bewijzen voor iemand die bv. snel naar zijn werk wil komen en daarvoor niet te veel geld wil uitgeven.

Technische kenmerken van de F.N. Utilitaire

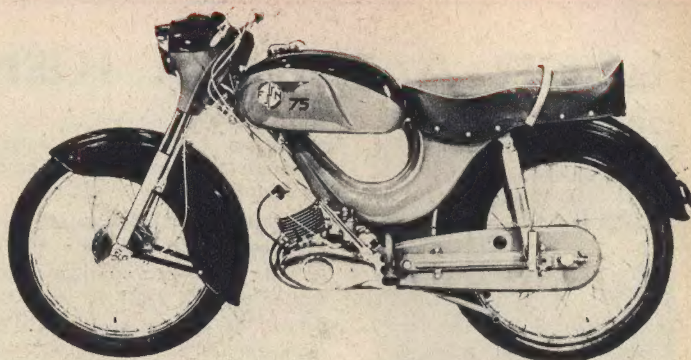
MOTOR :
eencylinder, tweetakt
boring : 38,7 mm
slag : 42 mm
cylinderinhoud : 49,6 cc.
compressiedruk : 7 tot 1
normaal motorregime : 6.000 t/m

KOPPELING :
schijfkoppeling in oliebad

VERSNELLINGSBAK :
twee of drie versnellingen

VERING :
telescopische voor- en achtervering

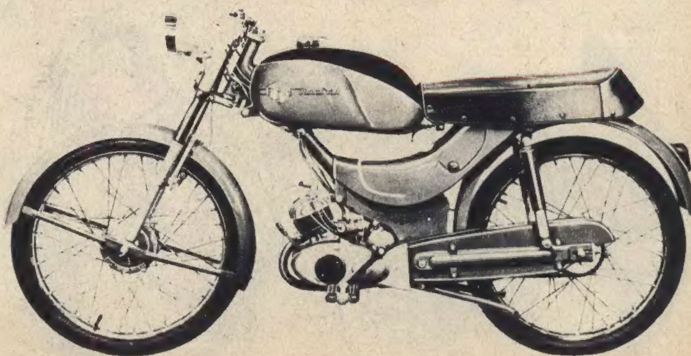
MOTORFIETS 75 cc.



Deze lichte motorfiets werd op 16 november 1961 op de markt gebracht. Hij heeft een cylinderinhoud van 74,5 cc en een topsnelheid van 90 km per uur. De motor is een versie van de M 50 (50 cc) waarmee alle lichte F.N.-motorfietsen zijn uitgerust.

Sportmodel dat echter vele punten gemeen heeft met de Utilitaire waar ik een proefrit mee maakte. De tank heeft een inhoud van 12 liter. Het stuur is laag. De uitlaat — niet zichtbaar op de foto — zit anders dan bij de Utilitaire. De Rocket beschikt over drie versnellingen.

FN ROCKET





En hier zien jullie de grote Rik als leider van de Solo-ploeg. Jongens, wat een kerel! Ik wed dat elke echte rakker ervan droomt zelf zo'n blok vol stoere kracht te kunnen worden. Maar dan moeten jullie elke dag je spieren oefenen... en vooral goed eten. Gezonde, stevige kost! **SOLO** *maakt je biefstuk en je boterham lekker... en extra-voedzaam! Gaan jullie daaraan denken?* **SOLO** *vragen aan moeke! En kerels worden waar kampioenen uit groeien!*

MARGARINE

Solo EXTRA-VOEDZAAM - VOOR SPORTIEVE JONGENS

SO 24 - 1914 V

LEER AMERIKA KENNEN



Het land van de wolkenkrabbers, de auto's, maar ook het land van de eindeloze prairies, van cowboys en Indianen.

De albums zijn te koop tegen 32 F per deel in de KUIFJE'S WINKEL. Je kan ze ook verkrijgen door te storten op PRK 1909.16 van KUIFJE-Brussel. Je kan ze kopen in alle warenhuizen A L'INNOVATION, bij je boekhandelaar en bij je kruidenier. Je kan die albums illustreren met prachtige kleurenfoto's die je per reeks van 10 verkrijgt voor 50 KUIFJE'S punten.

DE KUIFJE'S BON geeft bovendien volgende verzamelingen uit :

De Aardrijkskunde van Europa — 4 delen
De Aardrijkskunde van België — 2 delen

DE KUIFJE'S BON IS EEN WAARDEVOL GESCHENK OP EEN KWALITEITSPRODUCT :

MATERNE — PROSMANS — PALMOLIVE — COLGATE HACOSAN — LOMBARD UITGAVEN — PALMAFINA TOSELLI — JU'CY & WHIP — NOSTA — PANA — CLE D'OR — KUIFJE'S FRUIT — VULPEN LE TIGRE — VANDENHEUVEL — CHOCOLADE VICTORIA met chromo's van de KUIFJE'S BON.

Stuur je punten op naar DE KUIFJE'S BON, P. H. Spaaklaan, 1 à 11, Brussel 7 of ruil ze in de KUIFJE'S WINKEL (zelfde adres) of in een van de warenhuizen A L'INNOVATION.

BRAVISSIMO !



DE « ASSIMIL » METHODE BESTAAT EVENEENS VOOR HET SPAANS, ENGELS, FRANS, RUSSISCH, DUITS EN PORTUGEES.

EEN HEERLIJKE VAKANTIEREIS MET DE

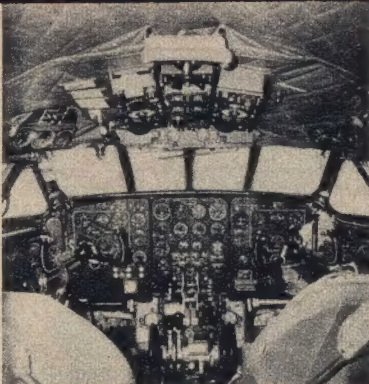
Caravelle VI





ENKELE CIJFERS :

Spanwijdte : 34,30 m
Totale lengte : 32,01 m
Hoogte : 8,72 m
Maximum gewicht : 48.000 kg
Vliegbereik : 4.260 km
Topsnelheid : 860 km per uur
Kruishoogte : 10.700 m
Aantal passagiers : 77 tot 85
Kruissnelheid : 747 km per u.



De cockpit van de piloot is ietwat ingewikkelder natuurlijk dan het dashboard van je papa's auto !

BEMANNING :

1 gezagvoerder; 1 eerste officier; 1 werktuigkundige; 1 radio (facultatief); 2 stewards; 2 stewardessen.



In mei 1955 verscheen aan de hemel van Languedoc (Zuid-Frankrijk) een vliegtuig zoals men er nog nooit een had gezien. Dit toestel was het prototype van de Caravelle, ontworpen en gebouwd door de Maatschappij Sud-Aviation.
De naam Caravelle doet onmiddellijk denken aan de statige karvelen waarmee de conquistadores de oceanen trotseerden om een nieuwe wereld te ontdekken. De naam Caravelle is tevens een begrip geworden voor snelheid en comfort.

Omwenteling in de vliegtuigconstructie

De slanke vorm en de zuiverheid der lijnen van de Caravelle zijn het resultaat van een volledige omwenteling in sommige tradities van de vliegtuigconstructie. De straalmotoren staan achteraan de zijkanten van de romp geplaatst, zodat de vleugels totaal vrij bleven en het vliegtuig een buitengewoon aerodynamische zuiverheid kreeg. De Caravelle VI beschikt over twee straalmotoren van het type Rolls Royce Avon Mark 531, die ieder een stuwkracht van 5.669 kg ontwikkelen. Zoals je misschien reeds weet is de Caravelle zodanig gebouwd dat zij, ook wanneer haar motoren stil liggen, nog vele honderden kilometers kan zweven.
Het comfort van het vliegtuig is ongeëvenaard. Geen enkel geluid komt de rust van de reiziger verstoren. De isolatie is perfect en de straalmotoren staan, zoals wij reeds hebben gezegd, achteraan. De zetels zijn knus, diep en verstelbaar. Door de driehoekige patrijspoorten kan men het landschap bewonderen dat onder de vleugels van het vliegtuig wegglijdt. De cockpit staat onder druk, zodat de grote hoogte de passagiers geen last kan bezorgen. De air-conditioning zorgt er voor, dat er om op het even welke hoogte een aangename temperatuur van 20 graden heerst en dat de lucht voortdurend ververst wordt.

Een meesterstukje van Franse techniek

De Caravelle kan op bijna alle moderne vliegvelden landen. Een piste met een lengte van 1.170 m kan volstaan. Speciale flaps remmen de snelheid progressief af en maken een zeer zachte landing mogelijk. Slecht weer heeft men in de Caravelle VI niet meer te vrezen want de atmosferische storingen gaan meestal niet hoger dan 6.000 meter en de Caravelle VI heeft een kruishoogte van 10.700 m. Bovendien heeft het vliegtuig een neusradar die de atmosferische storingen op een afstand van 250 km kunnen waarnemen. Wanneer de neusradar dus een storing heeft ontdekt, kan de piloot een ommetje maken !

Een vliegend paleis...

Het reizen was in vroeger dagen een moeilijke zaak, want het comfort bestond nog niet. De beste postkoets had een ganse week nodig om van Marseille naar Parijs te rijden en de moedige reizigers moesten hun boterhammetjes maar liefst meenemen, wilden zij onderweg ook iets te eten hebben. Kwam de postkoets op een helling, dan werden de passagiers verzocht uit te stappen en te duwen. Thans brengt de Caravelle je van Brussel naar Madrid in 2 uur 25 minuten, naar Athene in 4 uur 20 minuten, naar Beiroet in 6 uur en 20 minuten. Tijdens de reis en zonder dat je uit je gezellige zetel hoeft op te staan, krijg je de fijnste schotels en de heerlijkste wijn opgediend. Echt iets voor lekkerbekken ! Het reizen wordt aldus een waar genot en een grote vreugde. De vakantie begint zodra je hebt plaatsgenomen in een Caravelle VI.

TON en TINNEKE

HET ULTIMATUM

door Attanasio





















